

GALILEO

Rivista di informazione, attualità e cultura degli Ingegneri di Padova

Supplemento al n. 232

Per i porti di Sicilia

Il porto di Palermo -
Ruolo attuale
e proposte di sistema
per l'area
euro-mediterranea

La posizione
geo-economica
dell'Italia
e la geografia
dei flussi di scambio
nel Mediterraneo

Messina baricentro
mediterraneo:
le ragioni storiche
di una vocazione

www.galileomagazine.com

The 2nd international conference on:

Green Urbanism (GU)



Springer



Rome, Italy

28 - 30 November, 2018



Call For Abstracts

28, Nov / 30, Nov 2018

Rome, Italy

Conference Email

gu@ierek.com (mailto:gu@ierek.com)



The Second Conference on:

Green Urbanism

28 - 30 November, 2018

ROME, ITALY

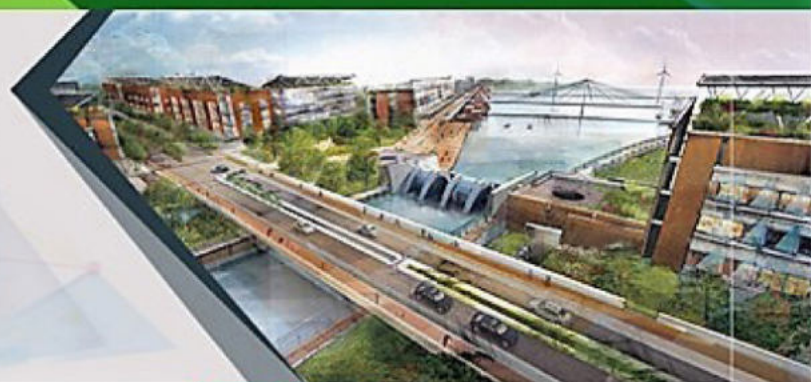
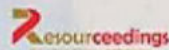
In Partnership With University of Rome Tor Vergata

The international conference on:

Resilient & Responsible Architecture & Urbanism (RRAU)

10 April / 12 April 2018

Groningen, Netherlands



The 2nd International Summer School

Advanced Urban Planning & Architecture Design

18 - 29, jul 2018

Rome, Italy



International Summer School On:

Decision Support System for Urban Planning based on GIS Campus X, ROME

18-29 July, 2018

In Partnership With University of Rome Tor Vergata

CAMPUSX





GALILEO

Supplemento
al n. 232
Febbraio 2018

In copertina

Alberi e cupole nel porto di Palermo (particolare), 2018
Per gentile concessione di Francesco La Barbera al quale tutti i diritti sono riservati

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, Piazza G. Salvemini 2, 35131 Padova, tel-fax 0498756160, e-mail segreteria@collegioingegneripadova.it, www.collegioingegneripadova.it, Presidente Jessica Khoury • **Direttore responsabile** Enzo Siviero • **Condirettore** Giuliano Marella • **Vicedirettori** Pierantonio Barizza, Michele Cullatti • **Referenti** Francesca Sciarretta (Segretaria nazionale Icar 09, Area 08), Enrico Landoni (Area 11) • **Impaginazione e redazione** Queen's Srl, via Zabarella 32, Padova, tel. 0498759328, cell. 3296381227, redazione@galileomagazine.com • **Stampa** Q&B Grafiche • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989 • **Spedizione** in abbonamento postale 45%, art. 2, comma 20/b, legge 662/96, Filiale di Padova • **ISSN** 1122-9160 • **Avvertenze** La Direzione non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione • **Tutela della privacy** Qualora siano allegati alla rivista, o in essa contenuti, questionari oppure cartoline commerciali, si rende noto che i dati trasmessi verranno impiegati a scopo di indagine di mercato e di contatto commerciale, ex D.L. 123/97. Si informano gli abbonati che il loro indirizzo potrà essere impiegato anche per l'inoltro di altre riviste o di proposte commerciali. È diritto dell'interessato richiedere la cancellazione o la rettifica, ai sensi della L. 675/96 • **Norme generali e informazioni per gli autori** Galileo pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, redazionali promozionali • **Iscrizione annuale** al Collegio, aperta anche ai non ingegneri: 10,00 € per gli studenti di Ingegneria, 20,00 € per i colleghi fino a 35 anni di età e 35,00 € per tutti gli altri. Il pagamento può essere effettuato con bonifico sul c/c IBAN IT86J0760112100 000010766350 o in contanti in segreteria • Gli articoli vanno trasmessi a redazione@galileomagazine.com. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista dandone informazione all'Autore. La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore. Gli articoli accettati sono pubblicati gratuitamente purché non superino i cinquemila caratteri e le cinque illustrazioni. I testi vanno forniti in testo digitale non impaginato. Le immagini in formato digitale Jpeg (.jpg) vanno fornite in file singoli separati dal testo: definizione 300 dpi e base max 21 cm. Bibliografia e note vanno riportate con numerazione progressiva. Un breve curriculum professionale dell'autore (circa 60 parole) può essere inserito alla fine dell'articolo e comparirà nella stampa. Le bozze di stampa vanno confermate entro tre giorni dall'invio.

Per i Porti di Sicilia

Il porto di Palermo

Ruolo attuale e proposte di sistema per l'area euro-mediterranea

Fabio Naselli
Salvatore Tommaselli
Ferdinando Trapani

4

Posizione geo-economica dell'Italia e geografia dei flussi di scambio nel Mediterraneo

Rocco Giordano

24

**Messina baricentro mediterraneo
Ragioni storiche di una vocazione**

Filippo Gorla

26



1

Il porto di Palermo e i suoi traffici marittimi

Il trend storico e le possibili evoluzioni del traffico portuale

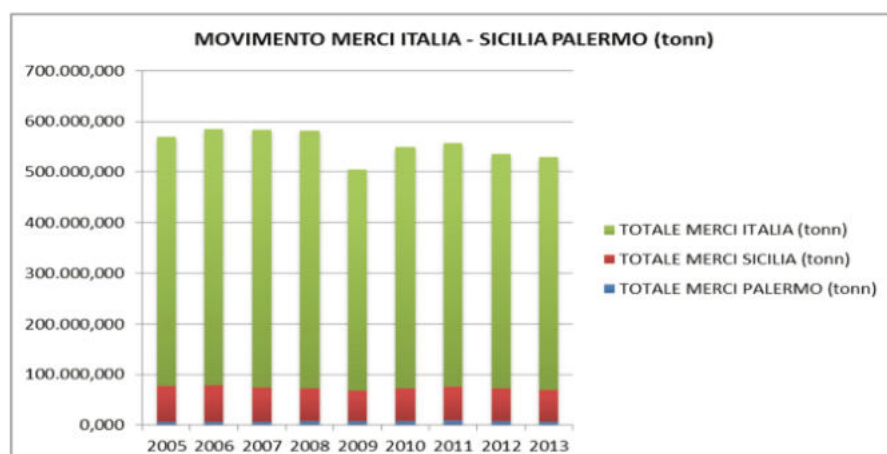
Il porto di Palermo vanta una storia millenaria ed è inserito in un contesto urbano ricco di reperti storico-artistici di grande valore. È sufficiente riflettere sui significati contenuti nel suo etimo, per capire la scelta delle civiltà antiche che hanno voluto Palermo come loro insediamento: Palermo viene dal greco *Panormus*, ovvero «tutto porto». E arrivando dal mare agli occhi dei punici, otto secoli prima di Cristo, doveva apparire come una sorta di raro e splendido fiordo meridionale. Oggi il porto di Palermo dispone complessivamente di 14 ormeggi su circa 4.000 metri lineari di banchine, con fondali sino a 11 metri; 35 ettari di aree esclusi gli specchi acquei, con circa 8.100 mq. di magazzini. Lo scalo ha sviluppato un'importante attività nel settore crocieristico con oltre 350.000 turisti ogni anno, grazie anche alle iniziative promozionali dell'Autorità Portuale e alle prestigiose strutture di accoglienza, fra le quali un Terminal Crociere e una Stazione Marittima dotati di ogni servizio. Palermo, che movimentava complessivamente oltre 2.000.000 di passeggeri e oltre 6.000.000 tonnellate di merci l'anno, di cui circa 5.000.000 per merci Ro-Ro, è un importante scalo commerciale sviluppatosi anche a seguito della realizzazione di un «terminal intermodale». Questo scenario di forte crescita risulta significativo per le c.d. «Autostrade del Mare» che collegano Palermo con gli scali del centro e nord Italia. Il porto dispone altresì di un attrezzato terminal container. Nell'ambito portuale insiste uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo, con relativi bacini di carenaggio, specializzato per la trasformazione e riparazione delle navi. Nelle adiacenze del porto si trovano approdi turistici che hanno sviluppato attività di portistiche e cantieri².

Malgrado storia e dotazioni le statistiche elaborate da Assoporti evidenziano che il peso del movimento di merci e passeggeri realizzato nel porto di Palermo rispetto al sistema portuale nazionale è estremamente contenuto. Un'analisi del peso dei movimenti merci nei porti siciliani sul totale dei movimenti nei principali porti italiani evidenzia una netta distinzione fra il peso delle rinfuse liquide – che raggiungono valori prossimi al 25%, evidentemente influenzati dai prodotti petroliferi – e del traffico Ro-Ro – che raggiunge valori compresi fra il 18,46% e il 23,41% – e il peso delle rinfuse solide, delle merci in container e delle altre merci varie – sistematicamente al di sotto del 5%.

Anche restringendo la comparazione al solo ambito regionale siciliano, il peso dei movimenti sul porto di Palermo sul traffico merci è molto basso. Ove però si passi dai movimenti in tonnellate ai movimenti in TEU³ il peso dei movimenti nel porto di Palermo sul totale dei principali porti siciliani assume un valore diverso.

2 Da Assoporti: <http://www.assoporti.it/associati/portoPalermo> (accesso verificato al 20 febbraio 2018).

Fig. 1. Movimento merci Italia-Sicilia su Palermo (tonn). Comparazione fra il totale dei traffici merci nei principali porti italiani (in verde), nei principali porti siciliani (in rosso) e nel porto di Palermo (in azzurro). Si evidenzia come il peso dell'intera portualità regionale siciliana abbia una rilevanza contenuta nel traffico merci dei porti italiani



- Evoluzione e specializzazione del sistema dell'offerta;
- Specializzazione delle realtà portuali;
- Integrazione dei distretti logistici;
- Rimozione dei bottlenecks infrastrutturali portuali;
- Promuovere l'evoluzione tecnologica come abilitatore di modelli operativi più efficienti e funzionali alle logiche di mercato, *upgrade* tecnologico infrastrutturale;
- Integrazione tra sistema portuale e logistico e mondo imprenditoriale.

L'Autorità Portuale di Palermo con i documenti programmatori interni di cui sopra, ha individuato cinque obiettivi chiave:

1. rafforzare e qualificare i servizi offerti al traffico Ro-Ro, attraverso interventi volti ad adeguare la capacità ricettiva e operativa del porto;
2. collegare il porto di Palermo con la grande viabilità, riducendo l'impatto sul traffico cittadino e migliorando, nello stesso tempo, il flusso del traffico commerciale non più costretto all'attraversamento urbano;
3. incrementare e qualificare le capacità di ricezione e movimentazione merci attraverso l'acquisizione e la messa in funzione di un'area specificamente destinata alla gestione del traffico commerciale Ro-Ro;
4. ridefinire il rapporto in essere con la Città metropolitana di Palermo, con l'intento di valorizzare il ruolo che il Porto può svolgere soprattutto in termini di valorizzazione dell'offerta turistica;
5. riqualificare e sviluppare il polo cantieristico.

Attuare la strategia attraverso la progressiva realizzazione di un parco progetti

Con l'intento di attuare le scelte strategiche assunte, l'Autorità portuale di Palermo ha messo a punto un parco progetti che declina gli interventi operativi coerenti con gli obiettivi chiave individuati. Differente è lo stato di progettazione concernente gli obiettivi:

- «ridefinire il rapporto in essere con la Città metropolitana di Palermo», che presuppone lo sviluppo di un percorso di confronto in materia con l'autorità cittadina e gli altri *stakeholder* locali;
- «riqualificare e sviluppare il polo cantieristico», la cui attuazione è prevista nell'ambito dell'APQ per il Trasporto Marittimo stipulato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la Regione Siciliana³.

La realizzazione del parco progetti messo a punto richiederà, necessariamente tempi differenziati per ciascuno di questi.

Ogni progetto infatti presuppone tempi e modalità d'attuazione diversi. Lo stato della progettazione in essere, le dimensioni previste degli investimenti e gli *iter* procedurali da seguire rappresentano, infatti, delle variabili obiettive dalle quali non si può prescindere. L'Autorità portuale di Palermo dovrà mettere a punto una pianificazione che, partendo dalla valutazione di un insieme di variabili relative a ciascun singolo progetto, definisca un percorso di medio-lungo periodo per la loro attuazione. Sulla base di tale pianificazione sarà possibile definire, secondo obiettivi di medio (3-5 anni) e lungo periodo (oltre 5 anni), i tempi e le fasi di attuazione degli obiettivi chiave.

Di seguito (cfr. tabella 1), per ciascun obiettivo chiave si è inteso sviluppare il confronto già in atto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche alla luce delle opportunità che potranno derivare dall'approvazione del nuovo Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

³ L'accordo è disponibile sul sito: <http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/programma%20quadro/APQ%20trasporto%20marittimo/APQ%20%20trasporto%20marittimo.doc>.

Tab.1 Le possibilità d'attuazione degli obiettivi chiave

Obiettivi chiave	Confronti istituzionali
Rafforzare e qualificare i servizi offerti al traffico Ro-Ro	L'Autorità Portuale ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti delle schede di massima relative ai progetti che intende realizzare.
Incrementare e qualificare le capacità di movimentazione merci	Avviato un primo confronto con RFI.
Ridare piena funzionalità alla capacità operativa del porto di Termini Imerese	L'Autorità portuale interviene in qualità di socio della Società degli Interporti Siciliani.
Collegare il porto di Palermo e la grande viabilità	L'Autorità Portuale ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti una scheda di massima relativa al progetto
Riqualificare e sviluppare il polo cantieristico	La Regione intende avviare un confronto per un rilancio più complessivo della cantieristica isolana.
Ridefinire il rapporto in essere con la Città metropolitana di Palermo	Da consolidare e sviluppare sul piano di accordi tra le istituzioni coinvolte.

Il porto di Palermo

Ruolo attuale e proposte di sistema
per l'area euro-mediterranea

Fabio Naselli

EU Scientific Direction

IEREK Institute Alexandria (EGY)

fabio.naselli@gmail.com

Salvatore Tomaselli

Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali e Finanziarie

Università degli Studi di Palermo

salvatore.tomaselli@unipa.it

Ferdinando Trapani

Dipartimento di Architettura

Università degli Studi di Palermo

ferdinando.trapani@unipa.it

Questo contributo sviluppa la tematica del porto di Palermo con riferimento a tre scale:

1. quella del rapporto Porto-Città integrata con quella del rapporto con il territorio regionale più vasto;
2. quella più ampia dei rapporti con il sistema portuale e trasportistico europeo;
3. il ruolo di ponte e connessione con i territori, costieri e interni, del Nord Africa e del vicino Oriente, in una nuova visione euro-mediterranea

La Prima parte contiene il quadro quantitativo e qualitativo dei livelli e tipologie dei flussi di merci e persone per definire il ruolo attuale del porto di Palermo rispetto al quadro regionale e nazionale.

Nella Seconda parte sono delineate le strategie dell'AP per lo sviluppo delle sue attività di razionalizzazione e potenziamento dallo stato attuale a quello futuro sostenibile, in base alla lettura dei livelli di dotazione e delle tendenze dei flussi determinate con sufficiente approssimazione.

Nella Terza e Quarta parte sono affrontate le questioni del raccordo tra Città e Porto che sono rilevanti anche ai fini della configurazione delle dinamiche di regolazione delle future trasformazioni, sia a livello urbano che metropolitano, anche nel nuovo quadro delle possibili attenzioni da rivolgere all'intero tratto di costa del Golfo di Palermo che ricomprende punti notevoli in comuni confinanti.

Infine nella Quinta parte viene ribadito il quadro di sostanziale blocco dei livelli prestazionali del porto che necessitano ancora della realizzazione delle previsioni tratteggiate nei primi anni Duemila e che possono essere attualizzate nel quadro della crisi economica generale mediante un'ulteriore nuova visione degli sviluppi che sia integrata fortemente dalle volontà politiche dei decisori nazionali, regionali e comunali senza le quali l'ascolto e il reale coinvolgimento della popolazione dei residenti, dei lavoratori e dei viaggiatori non è possibile.

Foto: F. Trapani



Guardando alla composizione interna della voce “merci”, ed esplodendo il dato nelle diverse tipologie, i dati assumono una differente conformazione, evidenziandosi come la situazione si presenti significativamente differente per le rinfuse – sia liquide che solide – rispetto al traffico Ro-Ro e al traffico container. In particolare, mentre il peso del traffico relativo alle rinfuse liquide si presenta costantemente al di sotto del 2% e quello delle rinfuse solide assume, al meglio, un peso compreso fra il 10 e il 20%, il traffico Ro-Ro, assume un peso significativo, peraltro crescente, nel periodo 2001-12, passando dal 25,74% al 40,93%, per scendere al 32,12% nel 2013 e il traffico Container è ancor più significativo, assume valori sopra il 40%, crescenti nel periodo 2001-10, anno in cui raggiunge il picco del 59,22%, per poi subire un’inversione di tendenza nel triennio 2011-13, anno in cui è sceso al 37,33%, livello inferiore a quello del 2001. Passando ad un’analisi del traffico passeggeri, i grafici evidenziano, anche in questo caso, che l’intera Sicilia ha un peso contenuto nel sistema nazionale e Palermo ha un peso a sua volta contenuto sul sistema regionale. Mantenendo le vocazioni attuali, Palermo può puntare a un ulteriore sviluppo sia del traffico crocieristico, che potrebbe spingersi ben oltre il milione di passeggeri raggiunti nel 2008, sia del traffico passeggeri *tout-court*, che potrebbe puntare a soglie ben superiori ai tre milioni di passeggeri, se le condizioni infrastrutturali di contesto e le capacità attrattive del territorio offrissero adeguata sponda a un rilancio del comparto turistico.

Passando alle possibili evoluzioni per i movimenti di merci la maggior vocazione del porto di Palermo sembra orientata al traffico Ro-Ro e al movimento di container. Tale ultima tipologia di traffico (container) risulta però caratterizzata da un serio rischio che – in conseguenza della scarsa dotazione industriale, con particolare riferimento al manifatturiero, dell’hinterland di riferimento del porto di Palermo – i container in arrivo, non trovando possibilità di ripartire “pieni” di merci in uscita finiscano con il “fermarsi” nei depositi, trasformandoli in «cimiteri di container» al termine del proprio ciclo produttivo.

Affinché tale rischio venga scongiurato è necessario organizzare le filiere produttive e logistiche al servizio delle produzioni del territorio per renderle idonee a cogliere le opportunità offerte dall’apertura di più ampi mercati rispetto a quelli locali. Entrambe le tipologie di traffico necessitano però un adeguato livello di infrastrutturazione, soprattutto con riguardo ai collegamenti di accesso alle aree portuali, senza la quale è difficile immaginare serie possibilità di sviluppo dell’attività portuale.

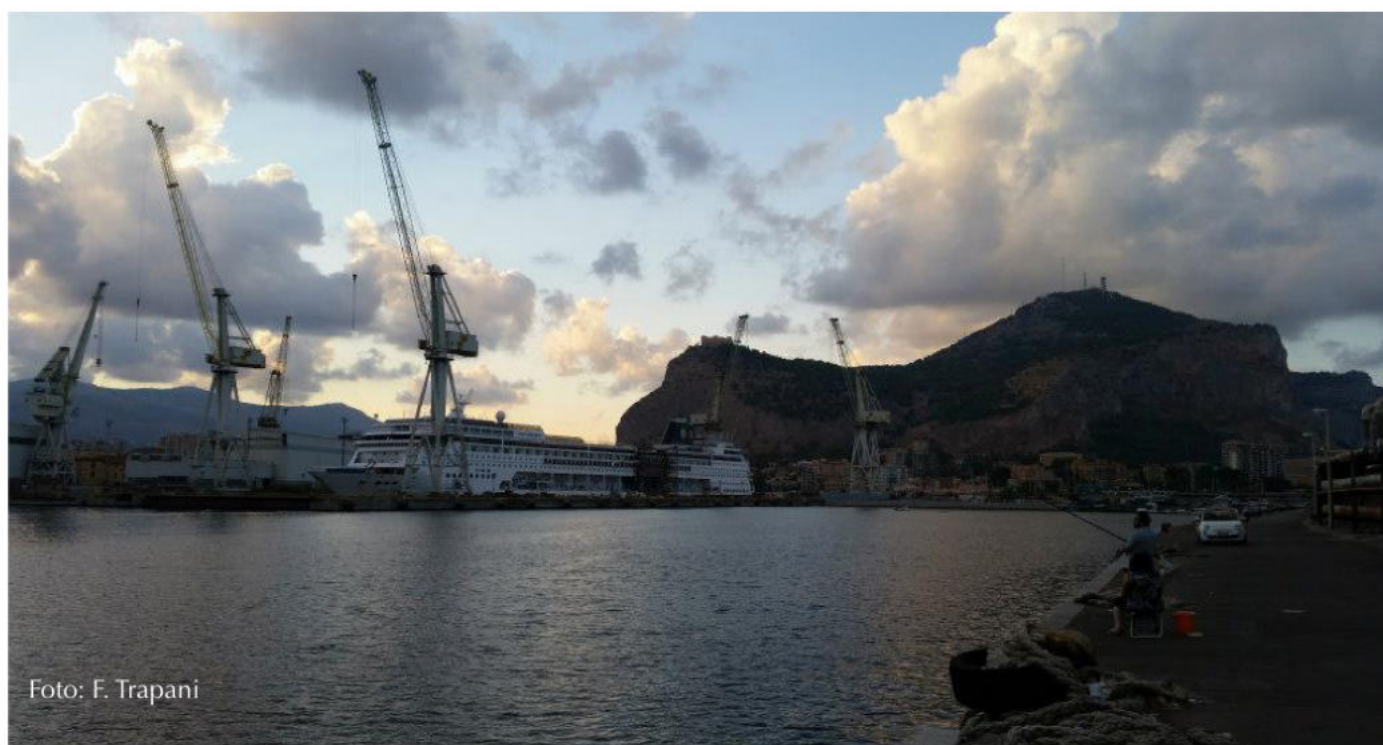


Foto: F. Trapani

Introduzione

La più grave crisi del dopoguerra sta lasciando segni assai pesanti nel territorio italiano. Molte attività sono state chiuse, molti posti di lavoro sono stati persi, c'è ancora scoramento in settori economici importanti e sfiducia in segmenti non marginali della società. Ci sono parti del territorio che stanno vivendo situazioni difficili e altre che stanno perdendo funzionalità e attrattività. I dati Eurostat 2015, in relazione alla classifica regionale del PIL pro capite, ci mostrano un panorama ancora preoccupante per il Paese (che, peraltro, perde 9 punti percentuali di PIL dal 2008): nessuna regione italiana è più nell'elenco delle 30 più ricche d'Europa (ce n'erano 5 nel 2002). Solo 6 regioni italiane figurano nell'elenco delle prime cento del continente. Inoltre, nel periodo 2002-14, le peggiori performance, tra le regioni italiane, nella classifica regionale per ricchezza pro capite in Europa, sono riportate proprio da una regione del nord-ovest (il Piemonte che perde 92 posizioni rispetto al 2002) e da una del nord-est (il Friuli Venezia Giulia che ha perso 88 posizioni rispetto al 2002).

Nel complesso, il «capitale territoriale» del Paese sta invecchiando e degradando visibilmente: perde quindi funzionalità, sicurezza, prestazioni, in una parola, perde valore e, in un Paese dove più del 70% delle famiglie sono anche proprietarie della propria abitazione, vuol dire che sono le famiglie e tutto il tessuto sociale, in primo luogo, a impoverirsi. In una situazione così pervasivamente problematica, è sicuramente difficile per chiunque avere ricette valide e sperimentate per intervenire. Ma è doveroso tentare comunque di produrre analisi e diagnosi argomentate dello stato del territorio (come giustamente fa l'INU con il suo Rapporto) così come, al contempo, tentare di dare qualche indicazione per uscire da questo stato di cose.

Il «progetto paese» delineato dall'INU è, quindi, al contempo, un progetto capillare di rigenerazione economica del territorio – a partire dal rilancio massiccio del ciclo edilizio basato sulle riqualificazioni energetiche e antisismiche – e un progetto urbanistico *tout court* basato sulle aree che sono più direttamente servite dalla rete e dai nodi della mobilità sostenibile e che chiamiamo, riferendoci a un modello già largamente sperimentato, aree TOD. Le aree TOD, da *Transit Oriented Development* (Calthorpe, 1993), fanno riferimento a una pratica di riqualificazione delle aree circostanti stazioni – che ha avuto grande successo negli USA e anche nel Nord Europa – e che mira alla realizzazione di consistenti interventi di riqualificazione urbana con due fondamentali requisiti: l'inserimento di nuove funzioni urbane ad elevata attrattività di persone (centri culturali, musei, centri universitari e di ricerca ecc.); sistemi di trasporto fortemente integrati e intermodali e dove la mobilità pedonale e ciclabile viene fortemente incentivata grazie alla compattezza dell'insediamento e alla forte presenza di infrastrutture di interscambio modale. Ai sistemi di trasporto terrestri devono essere aggiunti quelli marittimi e aerei, sia per le ingenti risorse (fra cui non ultima la pesca) che per le reti di relazioni di merci e di passeggeri (ordinari e turisti stagionali o meno). Nel senso che se ci riferiamo, ad esempio, al Tirreno non possiamo più riferirci nella pianificazione, come un tempo, alle sole coste ma dobbiamo riferirci all'intero bacino Mediterraneo¹.

¹ Dalla proposta elaborata dalla Commissione INU, «Politiche di rete, delle infrastrutture e dell'innovazione», (Francesco Alberti, Sandro Fabbro, Carmela Giannino, Manlio Marchetta, Simone Ombuen, Marco Storelli, Dino Trapani, Luca Trepiedi, Ignazio Vinci, Gloria Vitali): *Un progetto per la rigenerazione del Paese a partire dalle reti e dai nodi della mobilità sostenibile*, presentata al XIX Congresso INU Cagliari 28-30 aprile 2016.



2 Le strategie di sviluppo

Lo sviluppo dei porti e le programmazioni sui traffici marittimi



Foto: Francesco La Barbera

Dei quattro corridoi che attraverseranno l'Italia – corridoio Baltico-Adriatico, corridoio Mediterraneo, corridoio alpino e corridoio scandinavo-mediterraneo – quest'ultimo è, probabilmente, quello più strategico per lo sviluppo italiano, perché partendo dal Brennero scende fino a Roma e poi a Napoli da cui biforca, collegando la città partenopea a Palermo, da una parte, e alla Puglia, dall'altra.

L'Autorità portuale di Palermo, con la redazione del Piano Operativo Triennale 2014-16 e il Programma triennale delle opere pubbliche 2015-17, ha definito un insieme di scelte che si configurano come una strategia di medio-lungo termine volta a rafforzare l'attuale offerta portuale, mettendo le basi, nello stesso tempo, per un suo ulteriore sviluppo e qualificazione.

Tali scelte sono conseguenti ai due obiettivi strategici principali assunti dall'Autorità portuale secondo una logica di consolidamento e sviluppo sostenibile dei porti di Palermo e di Termini Imerese:

- incrementare le tonnellate merci e il numero di passeggeri gestiti dai Porti di Palermo e di Termini Imerese, a fronte di una sostanziale stabilità dei trend registrati nell'ultimo quinquennio;
- attuare politiche di sviluppo coerenti con gli indirizzi programmatici in materia, europei e nazionali.

Per quanto attiene la coerenza delle scelte strategiche dell'Autorità portuale con gli indirizzi pubblici in materia, è da sottolineare come queste siano state fatte in un periodo che si caratterizza per l'evoluzione del contesto programmatico e delle politiche europee e nazionali in materia di traffici marittimi e, quindi, dei ruoli che dovranno svolgere le Autorità portuali nazionali. A livello europeo con la definizione della rete TEN-T, della rete essenziale (core network) e dei suoi nove Corridoi strategici (*core network corridor*), oltre che della rete generale (*comprehensive network*), sono state delineate le linee strategiche che dovranno orientare le politiche di sviluppo in materia. Sul piano nazionale, a fronte di alcuni importanti documenti già predisposti (Piano nazionale della logistica 2011-20, Piano di Azione Nazionale sui Sistemi di Trasporto ITS, lo stesso Piano Nazionale di Riforma del 2014), è stato avviato il percorso per giungere alla definizione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Tale attività programmatica ha, inoltre, orientato la redazione dell'Accordo di Partenariato 2014-20, del PON Infrastrutture e Reti 2014-20, e degli stessi PO regionali, tra i quali il PO FESR Sicilia 2014-20. Tali documenti, definiti degli scenari di riferimento, delineano le strategie, le politiche e gli strumenti più opportuni per raggiungere degli obiettivi di crescita sostenibile. È in tale contesto, quindi, che i diversi attori protagonisti del settore sono chiamati a svolgere un ruolo che può consentire loro di assumere rilevanze diverse in funzione della loro capacità di interpretare le strategie delineate e impiegare con profitto gli strumenti messi a loro disposizione. Sulla base dei documenti comunitari e nazionali disponibili e dei lavori in atto per la definizione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, è possibile individuare, a fronte di tre principali obiettivi strategici quali:

- migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale;
- favorire la crescita dei traffici delle merci e delle persone;
- agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

Alcuni ambiti strategici che dovranno orientare lo sviluppo della portualità italiana:

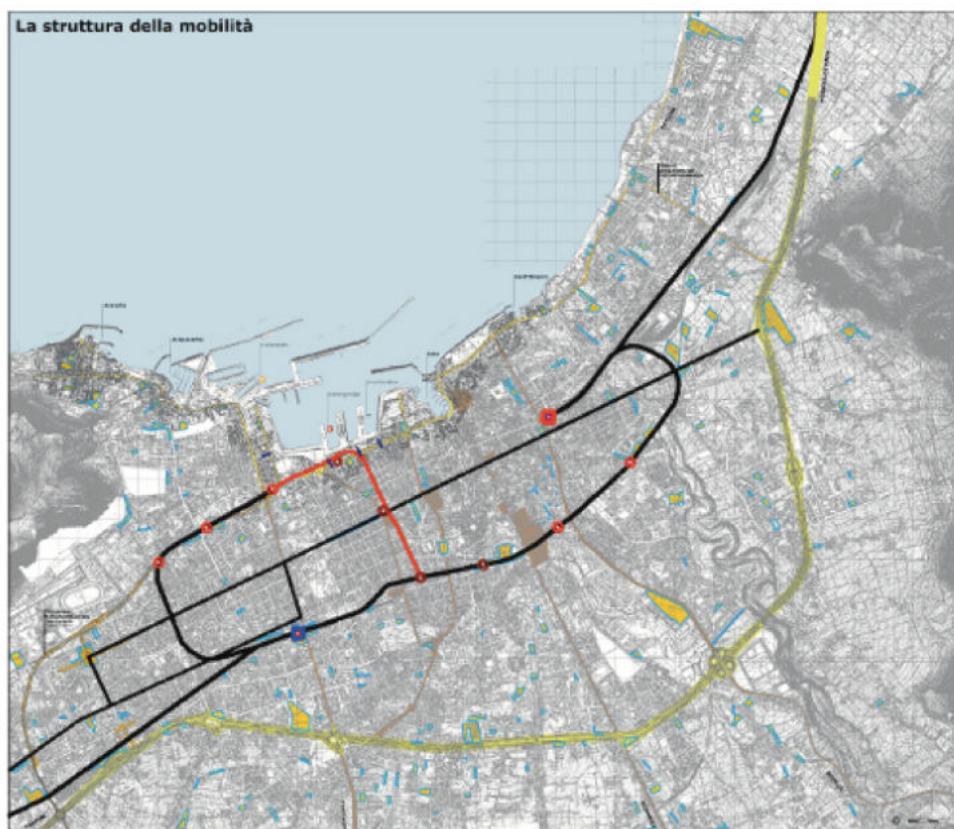
3 Il collegamento del porto con la grande viabilità e la logistica

L'accesso alla grande viabilità del porto di Palermo è il problema dalla cui risoluzione dipende la possibilità di diventare una città metropolitana. La necessità del collegamento del porto alla linea ferroviaria è stata affrontata e risolta sin dall'inizio della costruzione della linea ferrata ai primi del Novecento. Dalle piante storiche si evince che il tracciato era stato prescelto per non pregiudicare la espansione urbana verso la parte occidentale della Conca d'Oro avviandone la quasi totale cementificazione.

A differenza di altre grandi città costiere mediterranee, il porto palermitano appare sostanzialmente sganciato dal tessuto urbano retrostante e ciò rende assai problematico non solo la risoluzione del problema dei flussi ma lo stesso rapporto porto-città e quindi il rapporto tra la città e il "suo" mare. Oggi i residenti usufruiscono sono delle zone intorno a Mondello. Ancora non esiste una vera e propria connessione urbana tra città e mare e un'interazione diretta tra la città e il suo porto.

Lo stato dell'arte

Fig. 2. Tavola del piano regolatore portuale della mobilità generale. Si nota il tracciato della strada di collegamento Porto-Circumvallazione con lo sbocco su Viale Francia (in giallo e in basso a sinistra) in variante al piano regolatore generale comunale e l'opzione alternativa su Via De Gasperi conforme al piano comunale. Il disegno mette in risalto la rete ferroviaria con la chiusura dell'anello con funzione di metropolitana di superficie a unico binario (in rosso)



Sostanzialmente alla fine dell'Ottocento il mare davanti la città già non ne fa più parte. Il rapporto di integrazione città/mare resta delegato alla sola portualità. Invece per la città il mare è solo *loisir*.

Riguardo alla rimozione del mare dalla città, colpisce il fatto che a Palermo durante il periodo dei Florio a cavallo tra '800 e '900, la flotta navale Florio-Rubattino (Mack Smith, 1970; Romeo, 1973; Cancila, 1995) era forse la più importante dell'intero Mediterraneo essendo Palermo, il terminale regionale dello zolfo dalle aree interne verso l'America.

Bisogna aspettare il primo PRG approvato nel 1962 per trovare una strada che collegherà il porto con la circumvallazione.

Nelle tavole del Piano regolatore vigente⁴ è inserita la strada del porto il cui punto di attacco alla circumvallazione non è più Tommaso Natale ma sull'asse De Gasperi-Stadio.

⁴ Gli elaborati del PRG vigente si possono consultare al sito (accesso verificato al 20 febbraio 2018): http://www.comune.palermo.it/amministrazione_trasparente.php?sel=19&sel=103&bsel=111.

4 La previsione di un'infrastruttura logistica regionale

Nella descrizione preliminare del contesto territoriale in cui è inserito il porto di Palermo è impossibile non tenere conto della variabile di trasformazione territoriale più importante, non solo a livello di area vasta ma nell'intero scenario della logistica mondiale. In questa prospettiva la proposta del Piano strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSN-PL) prevede una saldatura in unica autorità di sistema tra Palermo, Catania e Augusta. Questa è la prospettiva auspicabile per cui il capoluogo regionale si trova ad essere realmente al centro del mediterraneo potendo coinvolgere in modo efficace l'intera isola come retro-porto di Augusta, futuro *hub* mediterraneo e di valenza mondiale. Ciò è confermato dal PSNPL che inquadra Augusta come la prima realtà nazionale nell'ambito dell'offerta infrastrutturale. Ma il dato eccezionale è che i 32,37 kmq censiti per il porto core di Augusta sono poca cosa rispetto all'area di sviluppo industriale (ex ASI) che consiste in più 4.300 Ha e che gradualmente nel tempo medio lungo vedrà (speriamo) il progressivo riciclo degli impianti di trattamento del greggio in altre attività imprenditoriali. Per la logistica italiana sarebbe un balzo in avanti più che consistente poiché il più vicino concorrente di Malta (Marsaxlokk) non può più espandersi e quello di Gioia Tauro ha enormi problemi di desertificazione, urbana e di area vasta, alle sue spalle. Mentre Augusta, che guarda «in faccia» Suez, già adesso avrebbe quel che resta dell'Etna Valley; il che non è poco, visti i tempi e considerata la situazione complessiva del Mezzogiorno. Il ruolo di Augusta a livello regionale veniva evidenziato a livello di componente centrale della logistica integrata della Sicilia orientale ionica con valenza di *gateway* nazionale. Tale lettura risultava in qualche misura appannata dalla visione volontaristica (progettuale) dei flussi principali di merci nel Mediterraneo che, come è noto, sono prevalenti da Suez a Gibilterra, e che,

Fig. 3. PSNPL 2015 (fig. n. 35, p. 86): Offerta infrastrutturale italiana

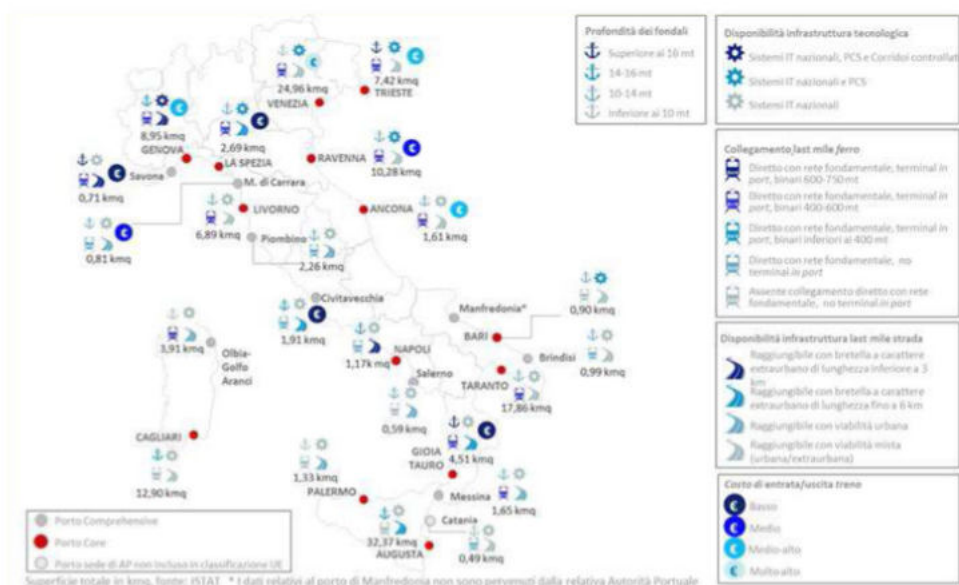


Fig. 4. Serie storica imbarco e sbarco merci dei porti siciliani al 2004. Fonte: Regione Siciliana (2007)

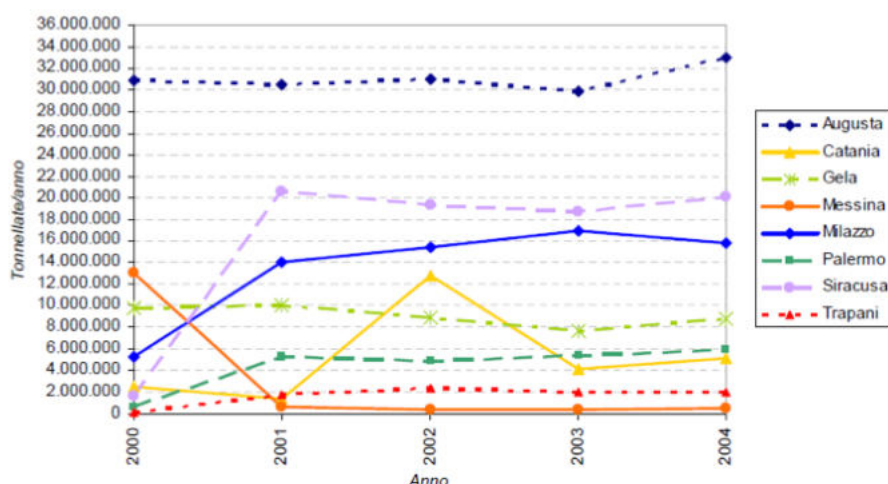
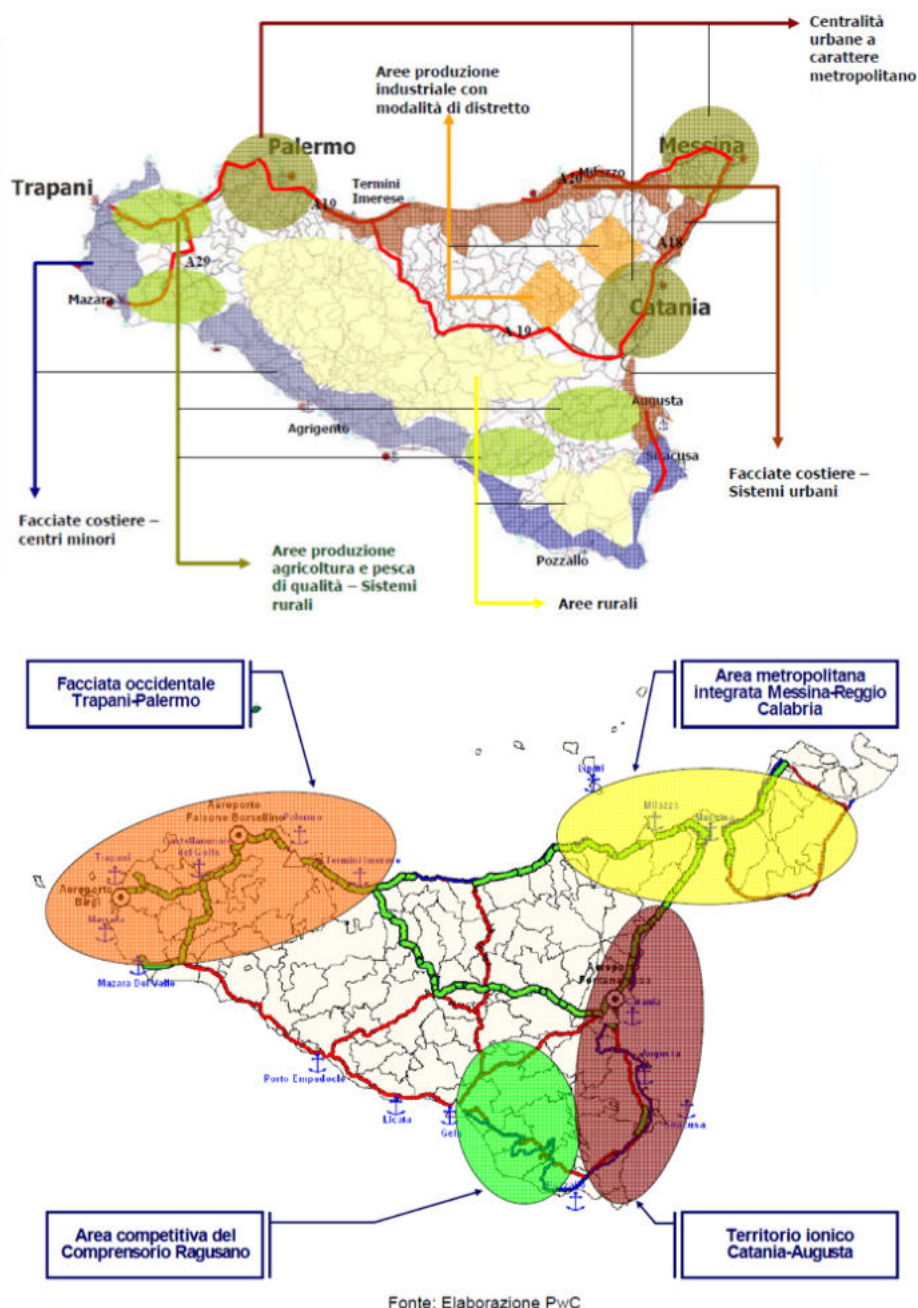


Fig. 5. Forme e dinamiche insediative del territorio siciliano. (p. 69) I territori –progetto (p. 101). Fonte: Regione Siciliana (2007)



invece, nella visione del Corridoio Meridiano venivano orientati su Palermo, ossia sul polo portuale della più ampia piattaforma strategica della Sicilia occidentale (fascia costiera Trapani-Termini Imerese) intesa come punto estremo del corridoio Palermo-Berlino n.1 della rete europea T-TEN.

Nel rapporto del 2007 il ruolo di Palermo è inserito in una visione che integra in modo più convincente il ruolo delle infrastrutture trasportistiche prevalentemente costiere isolate con il complesso delle risorse della Sicilia. Si componeva una immagine dello sviluppo potenziale assai interessante in cui aree interne e fasce costiere venivano interpretate secondo i trend di specializzazione funzionale dei cluster territoriali siciliani. Nella visione del 2007 si preferì non dare risalto alle futuribilità delle piattaforme strategiche decise in sede ministeriale ma, molto più opportunamente, venivano individuate le fasce costiere come sistemi territoriali coesi e omogenei per la prevalenza di relazioni di tipo urbano (facciate costiere: sistemi urbani e centri minori). In queste lunghe porzioni territoriali costiere si inseriscono i poli metropolitani delle tre grandi città siciliane. Palermo quindi si stacca sia dal trapanese per effetto della registrazione dell'importante distrettualizzazione agricola (viticoltura, olio ecc.) dei territori dall'alcamese a Menfi. Allo stesso modo il nastro urbanizzato da Sciacca a Siracusa è interrotto dal crinale Gela-Catania per la registrazione del Calatino. Sulla fascia urbana costiera di Augusta preme il

Nel 2006 l'Ente portuale stabilisce un nuovo tracciato confermato poi nel piano portuale (PRP)⁵ che riprende l'idea del PRG ma con un tracciato molto più lungo e in variante.

Alcuni aspetti positivi generati dalla realizzazione della strada di collegamento in sotterranea possono essere:

- la sottrazione del traffico gommatto pesante che attualmente da tutti i punti della città si spingono verso gli ingressi portuali intasando le asfittiche strade di arroccamento dei tessuti urbani di Palermo;
- la possibilità alleggerire il traffico sui bordi dell'area portuale vera e propria offre tutte le possibilità di connessione diretta Città-Mare rendendo possibile l'umanizzazione dei flussi urbani in alcuni dei punti critici per la presenza dei flussi di trasporto intesi come limite;
- la diminuzione del traffico di attraversamento per effetto della canalizzazione e della razionalizzazione dei flussi diviene un fattore di decarbonizzazione e di miglioramento della qualità dell'ambiente.

A seguito della diffusione del Piano strategico della portualità e logistica nazionale⁶ vi è una grande attesa sia per lo sviluppo del dibattito sulla riforma delle autorità costiere che sugli effetti del decreto Sblocca Italia. Quello che si evidenzia è un ritorno alla centralizzazione delle decisioni. Nel caso in questione, dato che a breve periodo è escluso un ipotetico avvio della costruzione del Ponte sullo Stretto, è anche da accantonare momentaneamente l'alta velocità e forse anche l'alta capacità come dorsale del flusso delle merci all'interno dell'isola e della Calabria; il che comporta una pianificazione della logistica integrata della Sicilia non più rinviabile pena il declino di tutte le attività produttive nel primario, secondario e terziario che secondo i dati dell'ultimo rapporto della Banca d'Italia sono disastrose⁷.

La Sicilia – e quindi Palermo – fatta eccezione per il turismo che cresce ma che resta fanalino di coda nel settore⁸, è staccata completamente dall'Europa e separata geopoliticamente dall'Africa (problemi relativi alla pesca, flussi migratori ecc.) ma anche persino dal suo "interno" dopo i recenti eventi calamitosi delle frane nella zona agrigentina e soprattutto della zona ennese.

L'AP di Palermo si sta muovendo nella direzione cauta del potenziamento e sviluppo dosando le proprie forze nella piena consapevolezza della sfida del



Palermo ai primi del Novecento.
Da: Wikipedia

5 Il documento di sintesi del piano è consultabile al sito: <http://www.portpalermo.it/it/home/autorita-portuale/programmazione-e-sviluppo/piano-regolatore-portuale>, (accesso verificato al 20 febbraio 2018).

6 Si veda il Piano Strategico della Portualità e Logistica Nazionale del MIT, fig. 55 – «Mappa delle autorità di Sistema Portuale (AdSP)» a p. 166. Il piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è previsto dall'art. 29, comma 1 della Legge n.164/2014, di conversione del Decreto Legge n. 133, 11 settembre 2014, «Sblocca Italia». Il piano è redatto al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e delle persone e la promozione dell'intermodalità del traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti» (p. 1 del PSNPL). Il piano è consultabile al sito web: <http://www.livornocgil.it/wp-content/uploads/2015/05/PIANO.pdf>, (accesso verificato al 20 febbraio 2018).

7 Si veda il documento di sintesi che non lascia spazio ad alcuna speranza di miglioramento complessivo della situazione regionale: https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/economie-regionali/2014/2014-0041/1441_sicilia.pdf, (accesso verificato al 20 febbraio 2018).

8 Si veda il rapporto del Piano strategico per il turismo nazionale e in particolare la fig. 5 a p.13. http://www.agenziademanio.it/export/download/demanio/agenzia/5_Piano_strategico_del_Turismo_2020.pdf, (accesso verificato al 20 febbraio 2018).

polo agricolo dell'agrumicoltura (poi crollato per effetto della crisi economica globale dal 2008 ad oggi). Catania risulta agganciata al sistema urbano e produttivo di Siracusa grazie a questo "altro" sistema. La differenza tra la fascia costiera di Augusta e quella "iblea" (Siracusa-Pozzallo-Acate) risiede nella polarizzazione industriale che non ha pari nel resto dell'isola. A questa lettura interna delle valenze isolane corrispondeva anche una lettura delle connessioni esterne con il resto del Paese. Per Augusta veniva tratteggiato preliminarmente il ruolo di aggancio alle catene del valore globale (unico in tutta la regione) grazie alle valenze della logistica integrata tutta da sviluppare. Si riporta il brano del Rapporto finale del 2007 (p. 70) relativo alla area in questione.

Fascio infrastrutturale Gioia Tauro-Catania-Augusta. Domanda di potenziamento delle capacità di connessione territoriale finalizzata al miglioramento dell'accessibilità al mercato (potenziamento delle connessioni al Corridoio 1 e attivazione dei nodi dell'armatura meridiana di connettività). Potenziamento al milieu logistico di Catania e specializzazione dei porti e localizzazione di attività di servizio per il completamento dei processi produttivi in filiera con le specializzazioni manifatturiere interne (alte tecnologie, abbigliamento, alimentari). Il potenziamento e la diversificazione delle specializzazioni nell'attività portuale e logistica di Augusta può consentire di intercettare flussi globali e di creare nuovo valore aggiunto alla produzione in transito. Potenziale nodo di primo livello del Corridoio Meridiano per la connessione con il Medio Oriente e Suez.

Nell'analisi svolta tramite interviste ai portatori di interesse nel 2006, per Augusta e Catania, prevalevano le preoccupazioni per la presenza di operatori pubblici in concorrenza con quelli privati; il che poteva essere un fattore disincentivante la competitività con i porti del nord adriatico. Emergeva anche una condivisa opinione di avere un'unica autorità portuale Catania-Augusta. Infine, e qui veniva il punto più importante per la caratterizzazione dell'intera area megarese: il futuro porto di Augusta dovrà specializzarsi nel *transshipment*.

La nota rappresentava che era stato deciso un cofinanziamento superiore a un centinaio di milioni di euro in conformità alle leggi sugli aiuti di stato per il potenziamento infrastrutturale complessivo del nuovo porto di Augusta. Ignaccolo ne fa un ampio resoconto in un suo contributo (2013).

Il tema individuato è quello della tendenza attuale dei flussi merci con andamento nord-sud che per gravi carenze infrastrutturali, quali l'eccessivo ruolo del gommato rispetto alla sostanziale assenza del ferrato al Sud, che determina una geometria dei flussi forzatamente costretti a dirigersi secondo traiettorie economicamente più convenienti est-ovest. Emerge anche il dato del sottodimensionamento della portualità italiana rispetto a quella del nord Europa.

Tutto l'attuale sistema di flussi sarebbe più conducente, efficace e rigenerante dal punto di vista delle economie territoriali reali, se fosse possibile realizzare collegamenti di tipo ferroviario connessi ad aree portuali e aree produttive differenziate per specializzazione e disposte il più possibile secondo l'asse centrale nord-sud tra aree dell'Europa continentale e il Mediterraneo. Questa geometria coinciderebbe sostanzialmente su un corridoio Berlino-Palermo attrezzato per la sfida della coesione europea dal 2020 in poi.

Con riferimento all'Italia, il traffico in container (TEU) dei primi otto più importanti porti italiani è pari a circa il traffico di un solo porto del nord Europa. Inoltre un trasporto merci containerizzato tra Singapore e Milano ha la stessa durata (circa 28 giorni) se la nave proveniente dal Far East scarica a Genova o ad Anversa: è bene ricordare che andando ad Anversa una nave viaggia per cinque giorni in più che attraccando a Genova e che ovviamente, viaggiando in ferrovia, Milano è molto più vicina a Genova che non ad Anversa. Il tutto si spiega a causa di una differente organizzazione dei servizi portuali e del trasporto merci ferroviario. Infatti non a caso circa 800000 container l'anno arrivano nel distretto industriale del nord Italia dai porti del nord Europa. In Italia l'utilizzo dell'intermodalità nave-ferrovia è minimale: molta merce che arriva nei porti continua il proprio viaggio su gomma anche per distanze superiori ai 500 km; addirittura dal più importante porto italiano, Genova, non parte alcun servizio ferroviario per il nord Europa! A fronte di ciò la volontà, più volte dichiarata nei documenti della programmazione nazionale e regionale, di fare della Sicilia la «piattaforma logistica dell'Euro Mediterraneo» funzionale all'intero

cambiamento e dell'innovazione come condizione di sopravvivenza in continuità con quanto avviato nella precedente amministrazione ma con lo sguardo rivolto a un futuro che preoccupa e non lascia spazio ad alcuna illusione.

La visione del Piano strategico nazionale che vede l'AP di Palermo come guida di tutta la portualità siciliana con l'eccezione del solo porto messinese alza la posta in gioco in una direzione di senso confortante e corretta sotto molti punti di vista: Palermo-Porto non ha molto valore infrastrutturale ma può e deve svolgere un ruolo di coordinamento e gestione integrata che può essere svolta in coincidenza alle possibili sinergie dell'AP con la Regione utilizzando sapientemente la leva dell'autonomia speciale. Si tratta solo di auspici. È tutto ancora da vedere ma c'è una grande possibilità di lavorare per cambiare le cose e uscire dallo stallo confidando nelle possibilità di resilienza di Palermo e della Sicilia.

Per quanto riguarda invece il rapporto tra città e mare, acquisite le sperimentazioni regionali di ambito ITS (*Intelligent Transport System*) e ICT (*Information and Communication Technology*) che intendevano integrare le infrastrutture industriali con quelle portuali e che sono ancora da implementare (AA.VV., 2012), il lavoro fatto per il nuovo piano regolatore portuale, non ancora approvato, è tutto incentrato su questo tema. Permangono: a) criticità irrisolte di tipo infrastrutturale per il collegamento viario del porto alla viabilità generale urbana, metropolitana e regionale, b) problemi di effettiva espansione delle superfici per le merci e c) problemi di accordo tra AP e Amministrazione comunale per la gestione condivisa dei luoghi di interfaccia e dei porti turistici con la loro riqualificazione urbanistica e architettonica.



Foto: Francesco La Barbera

Non dovrebbe essere difficile superare le incomprensioni e risolvere i problemi dei contenziosi amministrativi in atto per il bene della città e del suo territorio.

Gli argomenti che a un primo esame devono essere considerati sono i seguenti: a) caratterizzazione e disinquinamento dei suoli costieri contaminati; b) riequilibrio dei diversi ecosistemi costieri (ad esempio i sistemi retrodunali che si stanno già riformando); c) analisi degli scarichi a mare e ristudio dei sistemi di depurazione in funzione dei reali carichi della popolazione da servire; d) priorità a interventi di valorizzazione del patrimonio

abitativo residenziale, produttivo, infrastrutturale, monumentale che può essere reso fruibile con la riorganizzazione delle competenze a costo minimo per il dominio pubblico; e) evidenziare i punti di contatto tra i vari livelli delle istituzioni pubbliche per operare accordi in chiave di cooperazione, sussidiarietà e solidarietà per l'inclusione sociale; f) accettare il livello attuale di performance urbana e metropolitana evitando improbabili obbiettivi di competitività economica (o peggio finanziaria, tramite la leva immobiliare speculativa) e rinunciando a breve e medio termine alla sfida della logistica mondiale.

I luoghi notevoli sulla costa, per essere correttamente re-innestati nel corpo vivo della città, devono essere riagganciati alle relazioni e alle tensioni urbane e territoriali viste come sistemi. Cogliere solo le caratteristiche dei tessuti urbani (morfologie urbane) più prossime alla linea dell'acqua può essere non solo sbagliato ma addirittura pericoloso dal punto di vista della capitalizzazione degli investimenti. Tanti interventi "costieri" sono stati un fallimento perché pensati come fatti costieri e non urbani, ossia agganciati alle morfologie sociali dei quartieri che direttamente o indirettamente utilizzano la risorsa costiera come beneficiari del bene collettivo.

Di chi è la costa se non dei "propri" cittadini?

«Sistema Paese». L'obiettivo è quello di favorire un incremento di collegamenti, dalla costa Est dell'America del Nord tramite l'Atlantico o dal mare del nord, al mare del Giappone attraverso Suez realizzando, così, veloci ed economici itinerari intermodali Ovest-Est e viceversa. Ciò richiede la realizzazione e il potenziamento di *hub* portuali mediterranei capaci di ricevere le grandi navi e di dare servizi logistici e di spedizione delle merci verso l'Europa. In questo scenario, Genova, Gioia Tauro e Taranto rappresentano l'attuale potenziale italiano nel Sistema Portuale del Sud-Europa mentre i porti della Sicilia che si trovano più vicini alle rotte transoceaniche che attraversano il Mediterraneo non hanno ancora approntato una valida strategia per intercettare tali traffici. Risulta necessario dunque integrare il vantaggio competitivo della posizione geografica della Sicilia, al centro del bacino del Mediterraneo, con la disponibilità di infrastrutture portuali in grado di servire navi di grande stazza, che percorrono grandi distanze senza scali intermedi sino a porti che devono essere necessariamente dotati di grande capacità e fondali. (Ignaccolo, 2013, p.1)

Il ritardo con cui la programmazione regionale e nazionale hanno registrato la potenzialità di Augusta è visibile nel documento di sintesi presentato il 30 settembre 2006 in cui l'ipotesi di un *hub* nell'area megarese non è nemmeno accennata⁹. Il comunicato stampa della Commissione Europea che segna un definitivo cambio di tendenza risale al 19 dicembre 2012.

La Commissione europea ha approvato, in applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, un aiuto di 100 milioni di EUR concesso dall'Italia a fronte di un progetto di investimento di 145,33 milioni di EUR nelle infrastrutture del porto siciliano di Augusta. Il progetto di investimento consentirà al porto di Augusta di ristrutturare le infrastrutture esistenti destinate al traffico di merci e di ospitare il traffico di container. L'aiuto è stato ritenuto compatibile con le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato in quanto persegue un obiettivo di comune interesse, ossia l'adattamento delle infrastrutture esistenti al trasporto intermodale. Inoltre, il progetto non sarebbe realizzabile in mancanza di un finanziamento pubblico e l'aiuto è limitato a quanto strettamente necessario per il conseguimento di tale obiettivo. Infine, le potenziali distorsioni della concorrenza sono relativamente limitate.

Nello stesso comunicato è indicato il contesto in cui si dovrà realizzare l'intervento.

Il finanziamento pubblico di progetti di investimento nelle infrastrutture è soggetto alla normativa dell'UE sugli aiuti di Stato se l'infrastruttura è destinata a un uso commerciale (cfr. sentenza della Corte di giustizia del 24 marzo 2011 nelle cause riunite T-455/08 e T-443/08, Lipsia/Halle). Tali progetti devono pertanto essere notificati alla Commissione per ottenerne l'approvazione preliminare ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

Per quanto riguarda il progetto di investimento nelle infrastrutture del porto di Augusta, l'Italia ha condotto un'approfondita analisi del rapporto tra costi e benefici economici e finanziari, dalla quale risulta che gli introiti per l'autorità portuale generati dall'utilizzo dell'infrastruttura non sarebbero sufficienti a coprire i costi degli investimenti. Il tasso di *gap* finanziario per il progetto è stato stimato a 68,87%. Il finanziamento pubblico di 100 milioni di EUR è pertanto indispensabile per realizzare il progetto ed è limitato a quanto necessario per sopperire al deficit di finanziamento. La capacità supplementare di traffico di merci e di container che sarà generata dal progetto nel porto di Augusta dal 2015, anno in cui è previsto il completamento del progetto, non è tale da provocare significative distorsioni della concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. La versione non riservata della decisione sarà consultabile con numero di riferimento SA.34940 nel Registro degli aiuti di Stato, sul sito internet della DG Concorrenza, una volta risolte eventuali questioni di riservatezza. Le ultime decisioni in materia di aiuti di Stato pubblicate su internet e nella Gazzetta ufficiale figurano nel bollettino elettronico di informazione settimanale in materia di aiuti di Stato (*State Aid Weekly e-News*)¹⁰.

9 Si vedano le dichiarazioni dell'allora presidente della Regione Cuffaro al Ministro Di Pietro e la raccolta di informazioni sintetiche sulle priorità delle opere dei trasporti in Sicilia:

<http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2006/30-9-2006%20discorso%20cuffaro%20-%20dipietro.pdf>.

<http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcdocumenti/2006/30-9-2006%20presentazione%20Di%20Pietro.pdf>.

10 Il comunicato è consultabile al sito web: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1409_it.htm.

Ignaccolo, pur evidenziando una decisa caduta degli scambi di prodotti petroliferi per la crisi economica degli ultimi anni, individua la centralità del porto di Augusta indicando le seguenti caratteristiche e basi di potenziale competitività soprattutto con Marsaxlokk in ordine alla posizione assiale nel Mediterraneo; tale potenziale consiste nel traffico annuo di tonnellate di merci movimentate: circa 33.000.000 (31.500.000 di rinfusa liquida soprattutto di prodotti petroliferi e 1.500.000 di rinfusa solida). Il porto ha i fondali della Darsena commerciale di 12 metri, una superficie complessiva di 24 kmq; il pontile Ro-Ro attuale è lungo 260 m (op. cit.). La strategia portuale riportata dai documenti di programmazione secondo Ignaccolo dovrebbe consistere nella possibilità di intendere Augusta come un attrattore di grandi navi da cui potrebbero distribuirsi le merci con navi più piccole (*Feeder*¹¹) in grado di raggiungere mete più vicine con infrastrutture portuali ricettive meno grandi.

Ad Augusta se si riuscisse a realizzare il progetto in tempi medi si potrebbero realizzare sia nuove aree per aumentare gli spazi liberi per la movimentazione delle merci che la costruzione di nuovi attracchi per navi mega container (data la buona profondità dei fondali del porto) e la realizzazione di gru a portale. Tutto il progetto supera i trecento milioni di euro e quindi il cofinanziamento servirebbe da volano per lo *start-up* del primo stralcio funzionale.

Ignaccolo formula però alcune preziose avvertenze:

Naturalmente, crescita del traffico commerciale di container, localizzazione nel centro del Mediterraneo e fondali profondi non sono sufficienti per garantire la capacità di Augusta di sviluppare funzioni di *hub-transshipment*. È altresì necessario garantire:

- la diminuzione dei costi delle operazioni di *handling* portuale, grazie a una maggiore flessibilità della forza lavoro;
- la privatizzazione delle banchine, per consentire l'ingresso di operatori specializzati che investono in tecnologie di movimentazione e gestione dei terminal;
- la presenza di attività di terziario marittimo a elevata professionalità, in grado di tessere relazioni internazionali e alleanze con i principali operatori marittimi del settore;
- lo sviluppo di una logistica portuale, che consenta di realizzare una maggiore fluidità e affidabilità nella catena del trasporto; lo sviluppo dei servizi ferroviari.

[...]

affinché la potenzialità geografica possa esprimere opportunità concrete di mercato è necessario identificare fattori determinanti:

- nel luogo di destinazione della merce, tanto per la domanda «lato mare» quanto per la domanda «lato terra»;
- nella lunghezza della tratta terrestre pre-imbarco o post-sbarco, la qualità delle infrastrutture utilizzabili, i tempi di percorrenza e i costi/km;
- nelle modalità di trasporto disponibili: strada o ferrovia o nel *mix* delle stesse (intermodalità);
- nell'efficienza dei raccordi ferrovie-porti e nei tempi necessari per le operazioni di interscambio tra strada e ferrovia nei centri intermodali;
- nel prezzo complessivo del transito portuale;
- nell'efficienza e nell'affidabilità complessiva dello scalo.

Emergono allora i problemi che qui interessano più da vicino le connessioni sulla terraferma e l'impatto che il nuovo porto a scala mondiale potrebbe avere. Perché tale nuovo porto possa consentire gli obiettivi di crescita delineati, è necessario che la dimensione logistica potenziale sia garantita da un sistema di connessioni di trasporto terrestre adeguato. Bisogna scegliere se privilegiare il gomma o il ferrato puntando a una piena integrazione logistica con tutto il territorio di area vasta a nord, a ovest e a sud di Augusta.

Se Augusta intende sviluppare questo tipo di traffici, ipotizzando che una quota del traffico merci che interessa il porto abbia una destinazione finale raggiungibile via ferrovia, bisogna considerare la prossimità dell'interporto di Catania, con il relativo scalo intermodale, e porsi il problema se sia più conveniente trasferire le unità di trasporto dalla nave all'interporto su mezzo gomma o su mezzo ferroviario. È evidente che un progetto definitivo del layout del terminal ferroviario all'interno del porto deve originarsi da una attenta stima del traffico potenziale e dell'impatto che esso determina, appena fuori dall'area portuale, attraversando l'area urbana di Augusta. Qualora si prevedano traffici di notevole intensità è da prendere in considerazione un possibile interramento della tratta urbana

11 Per brevi cenni informativi sull'argomento vedi: [http://www.treccani.it/enciclopedia/porto_res-fc2d0c75-87ea-11dc-8e9d-0016357eee51_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/porto_res-fc2d0c75-87ea-11dc-8e9d-0016357eee51_(Enciclopedia_Italiana)/).

Possibili scenari nel quadro della nuova programmazione sociale ed economica

Le aree di Augusta, insieme a quella di Termini Imerese, Milazzo e Siracusa-Priolo con quella di Ragusa, che costituiscono (insieme a Gela) quel che resta dell'ossatura manifatturiera concentrata sulla trasformazione dei prodotti petroliferi, sono state sottratte in qualche modo al vortice dei flussi di capitali pubblici dei fondi strutturali che invece ha investito, spesso senza frutto, il resto dell'isola.

Dai PIT di Agenda 2000 alla fase attuale di avvio della programmazione 2014-20, in Sicilia la progettazione integrata è stata declinata nella forma dei PIST, piani integrati di sviluppo territoriale; nel passaggio dalla prima alla seconda tipologia di integrazione territoriale la Commissione Europea ha inteso stringere sempre di più i margini discrezionali dei territori regionali e locali a utilizzare i cofinanziamenti pubblici per azioni e interventi i cui effetti siano in grado di garantire la massima efficacia possibile in termini di risultati sostenibili. La nuova programmazione restringe ancora di più i margini di utilizzo del vecchio parco progetti in possesso alle PA degli enti locali del Mezzogiorno. In sintesi l'asticella dei regolamenti è stata posta a un livello talmente distante dal livello medio di capacità e competenze delle PA del Sud, che è possibile prevedere ancora una volta, ma peggio che nel passato, uno spreco di opportunità. Per affrontare le nuove sfide dei cofinanziamenti comunitari sia attraverso i fondi strutturali che utilizzando i fondi diretti (come il programma Horizon 2020 pensato per le Università europee e le imprese ad esempio), è necessario che tutto il sistema pubblico

(enti locali e università soprattutto) si organizzino cercando nel modo più stretto e denso possibile una sorta di cordone ombelicale al mondo delle imprese siano esse pubbliche o private e di qualsiasi livello e dimensione strategica (di tessuto, PMI e grande industria, multinazionali ecc.).

Il quadro complessivo della portualità nel Mediterraneo vede l'Italia concentrata sul settore Ro-Ro ma è minacciata costantemente da altri competitor per effetto sia del più basso range di costi e soprattutto per il fatto che ci sono grandi spazi liberi per l'espansione intorno ai porti della sponda sud mentre ciò appare impossibile per la gran parte delle situazioni italiane per lo più congestionate all'interno dei blocchi urbani e con scarsa o inesistente integrazione porto-città.

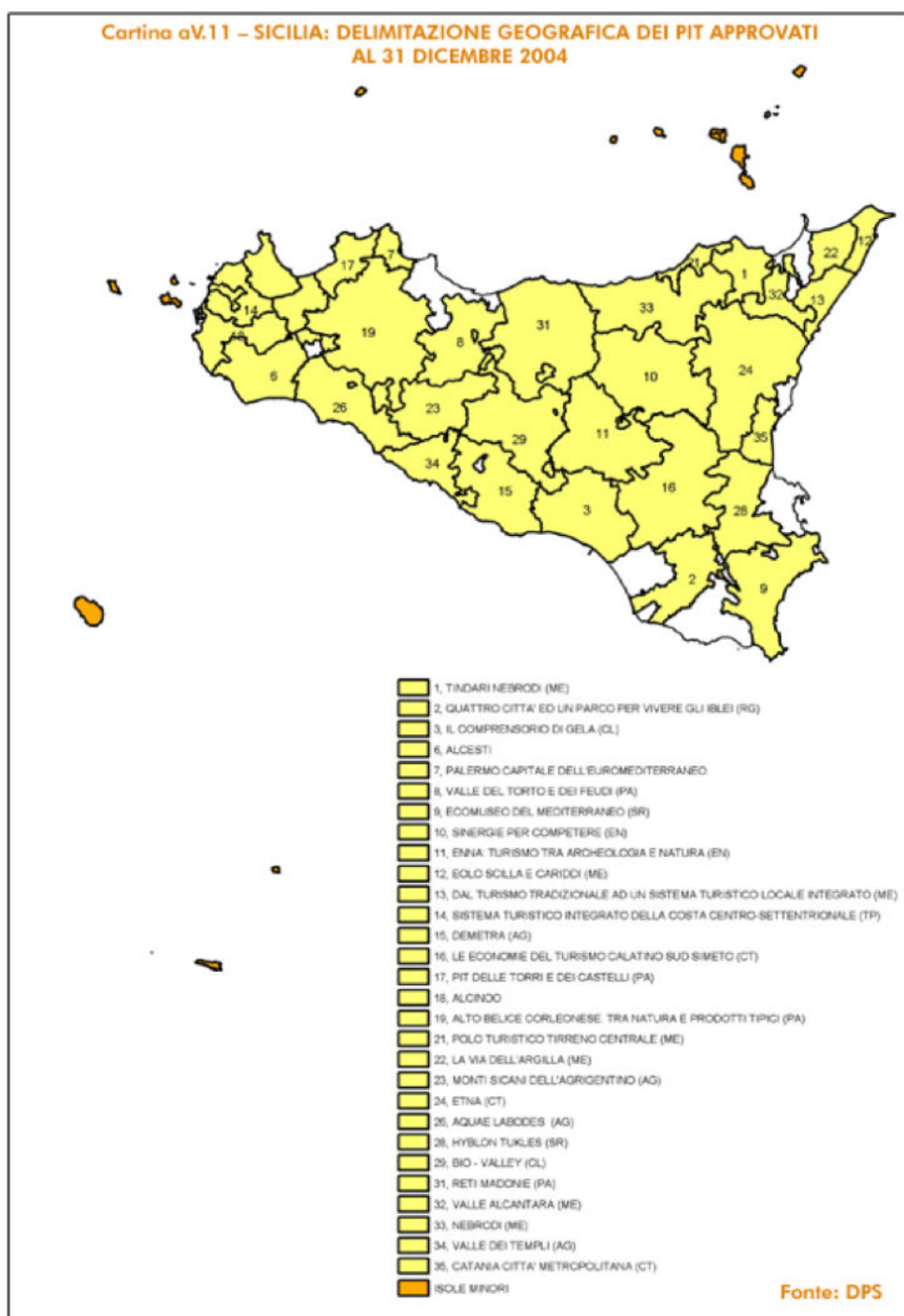


Fig. 10. Elenco dei PIT siciliani (Agenda 2000, Fondi Strutturali 2000-06). Nell'immagine ormai "storica" risaltano le coalizioni territoriali mancanti che, tra le poche altre, registrano l'assenza dei tre poli industriali di Termini Imerese, Milazzo e Augusta

della linea ferroviaria e, in seconda battuta, un tracciato interamente nuovo che, bypassando le stazioni di Augusta e Lentini, sia in grado di ridurre l'impatto del traffico merci sulle aree urbane ed eventualmente costituire anche una linea per servizi di trasporto passeggeri di tipo espresso tra Siracusa e Catania.

I problemi ambientali sono di una rilevanza e complessità pari o superiore a quelli della logistica integrata.

Sulla base degli studi esistenti sulla caratterizzazione ambientale della Rada di Augusta (ICRAM, 2008), emerge come l'intensa attività industriale delle aziende petrolchimiche localizzate abbia determinato la sedimentazione di elevate concentrazioni di inquinanti nei fondali della rada, soprattutto di mercurio, esaclorobenzene e idrocarburi pesanti. Qualunque ipotesi di sviluppo ed evoluzione del ruolo del porto è sensibilmente condizionata dalle scelte che saranno adottate in relazione alla necessità di sottoporre a interventi di bonifica un volume di sedimenti superiore a 13 milioni di metri cubi.

In considerazione degli elevati volumi di sedimenti coinvolti e dei conseguenti ingenti costi di bonifica, è ragionevole prevedere che gli interventi di bonifica siano attuati in tempi diversi, dando in sede di programmazione priorità a quelle aree in cui livelli elevati di contaminazione possano costituire un rischio per la salute e per l'ambiente. Come suggerito dallo studio citato sopra, alcune ipotesi per gli interventi di bonifica possono trovare un'utile sinergia con i progetti di sviluppo in corso di esecuzione, prevedendo il riempimento delle nuove casse di colmata da adibire a banchine portuali con i sedimenti contaminati provenienti dal dragaggio di alcune aree ai fini dell'approfondimento dei fondali per il passaggio delle navi.

Foto: Francesco La Barbera

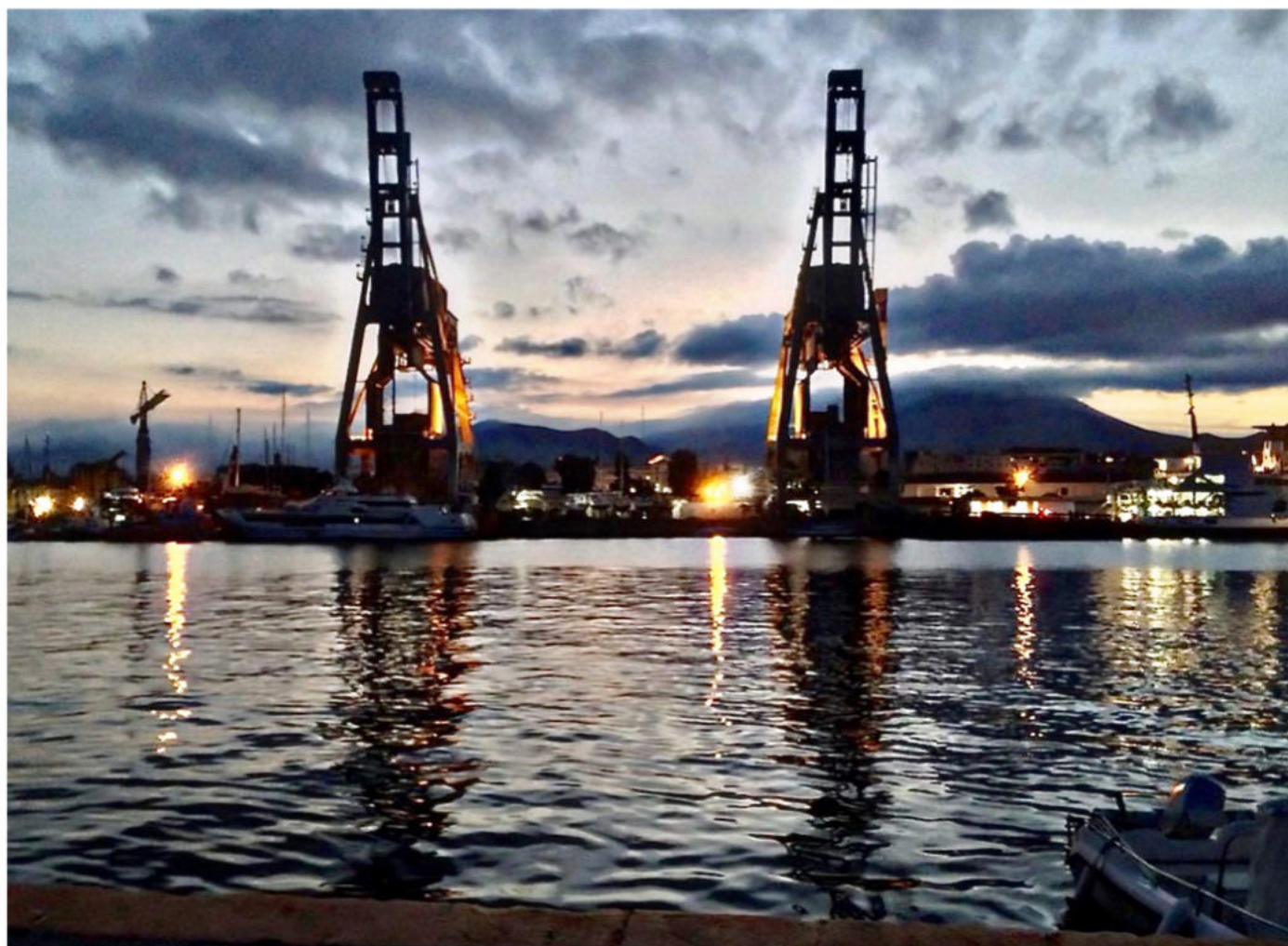


Fig. 6. Marsaxlokk-Malta. Google Maps. Si nota la prossimità tra la struttura portuale con la banchina amplissima artificiale nel golfo e l'aeroporto internazionale, nonché l'apertura sulla direttrice del Canale di Sicilia. È comunque difficile poter immaginare una potenzialità di crescita ulteriore (cfr. Regione Siciliana, 2007)

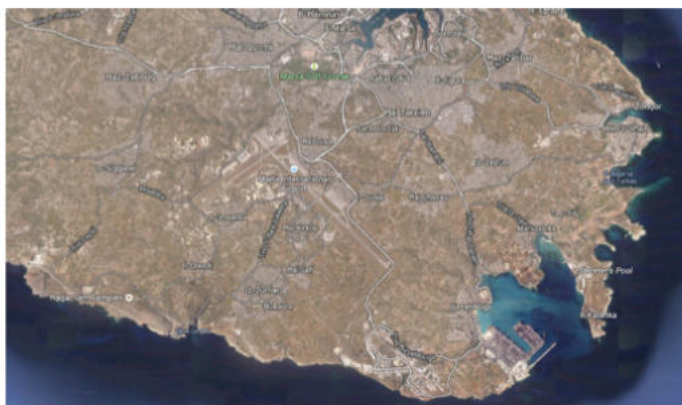


Fig. 7. Tangeri (Google Maps). Dall'immagine satellitare si apprezza l'alta capacità di saturazione futura e il collegamento prevalente con Barcellona

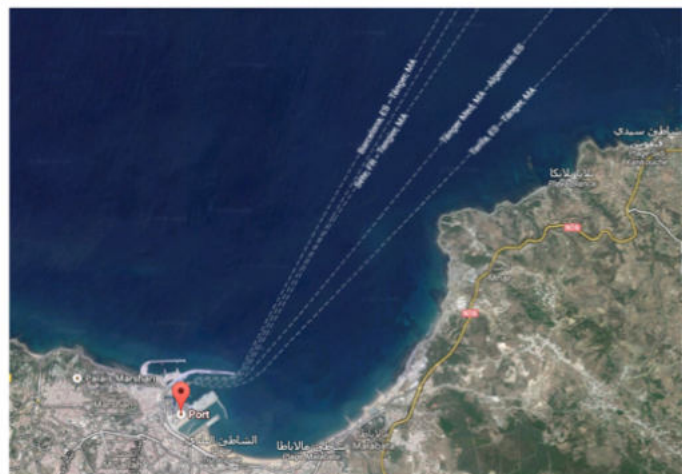


Fig. 8. Algeciras, Spagna (Google Maps). Dall'immagine satellitare si apprezza l'alta capacità di connessione di trasporti terrestri futura la perfetta posizione d'intercettazione dei flussi provenienti da Suez per la connessione dei porti del nord Europa

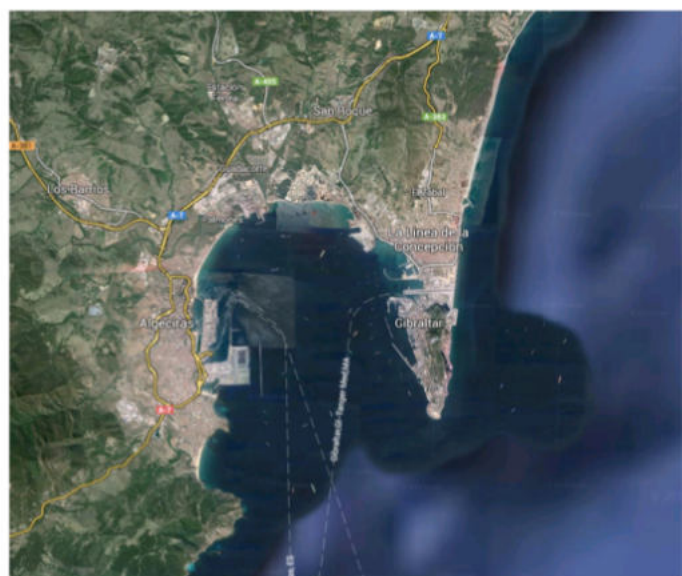


Fig. 9. Port Said. Egitto (Google Maps). È la bocca dello stretto di Suez nel Mediterraneo e potrebbe espandersi in quantità enorme sulla terraferma



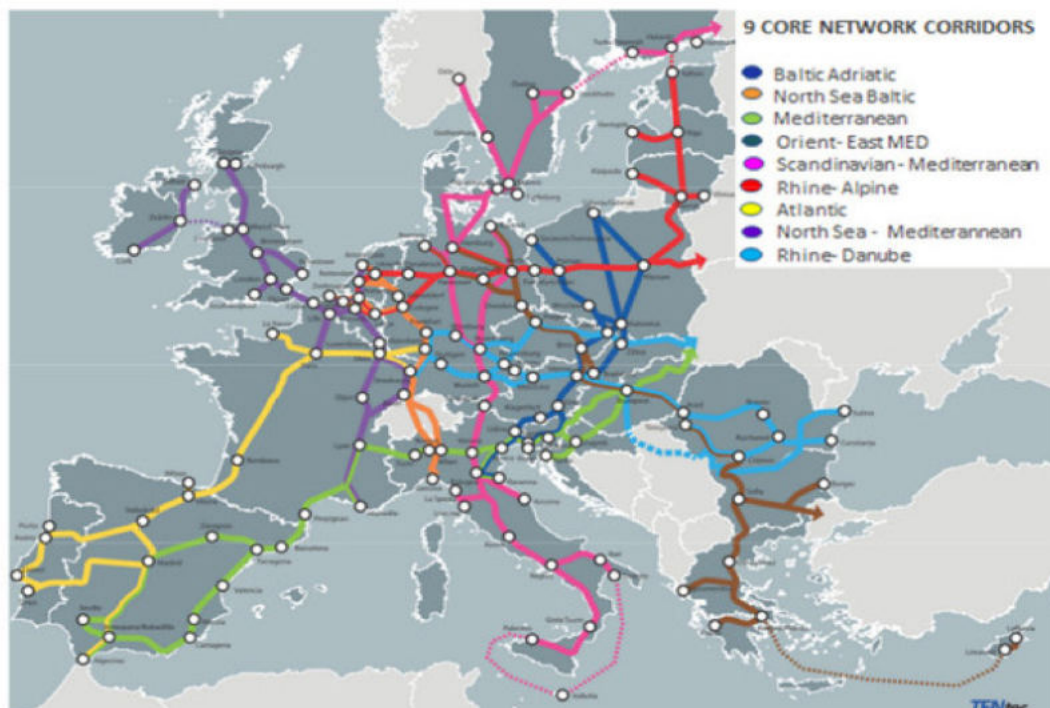


Fig. 11. I Corridoi della rete centrale europea (Core Network Corridors)



Fig. 12. Evoluzione del traffico marittimo di contenitori nel Mediterraneo (da: Enrico Pastori 2011)



Fig. 13. Ruolo degli scali e nuovi hub programmati a fine 2008 (da: Enrico Pastori, presentazione al convegno Port & Shipping Tech, 10-11 novembre 2011)



Foto: Francesco La Barbera

5 Le proposte ... e le visioni

Dati gli scenari prima evidenziati che inquadrano le previsioni portuali nello scacchiere mediterraneo generale il PSNPL interviene con una razionalizzazione del numero delle autorità portuali significativo non tanto per la riduzione della spesa pubblica ma per la forte sterzata centralista e per gli effetti di aumento di controllo della stessa spesa nonché soprattutto per la possibilità (finalmente) che il Paese possa avere una strategia unitaria di competizione con i Paesi che sono inseriti nella competizione globale dei trasporti, nei quali l'Italia può e deve continuare a esprimere le proprie potenzialità.

L'Italia è stretta e lunga e poco pianeggiante, è vero, ma è disposta longitudinalmente nell'asse nord sud e tale asse è pure all'esatto centro del prolungamento Nord-Sud/Sud-Nord tra Europa e Africa. La Sicilia è l'unica regione europea che fa da contatto tra i due continenti che sia dotata di massa demografica consistente. Malta è fuori da questo discorso e va considerata in un altro contesto argomentativo.

Dovrebbe essere logico pensare a una forte integrazione multimodale (portuale, aeroportuale, gommato e ferrato) tra:

1. grandi aree urbane (tutte costiere tranne il polo interno nisseno);
2. aree infrastrutturate per la produzione manifatturiera (anch'esse in prevalenza costiere) in transizione verso una graduale riconversione e ristrutturazione in chiave di sostenibilità ambientale e di definitiva messa in sicurezza dal pericolo disastri (incendi e inquinamento della fascia costiera, dei suoli, della falda, subsidenza ecc.);
3. nuova portualità (potenziamento infrastrutturale e gestionale dei porti core e tutta la dotazione regionale per le varie tipologie) e nuova *governance* (Autorità di Sistema Portuale Siciliana) prevista dal piano strategico della portualità e logistica nazionale.

Mediante questa integrazione multimodale, ma anche multidimensionale, che nella prospettiva di un potenziamento della logistica isolana nel quadro della nuova centralità che il Paese dovrebbe ritrovare nell'asse Nord-Sud e quindi Europa-Africa.

Lo scenario indotto dalla integrazione tra la situazione della portualità mediterranea

Posizione geo-economica dell'Italia e geografia dei flussi di scambio nel Mediterraneo

Rocco Giordano

Negli ultimi anni si sta determinando un "conflitto" tra flussi di traffico e luoghi di generazione e destinazione degli spostamenti passeggeri e merci che la logistica non riesce ancora a governare. Le politiche d'intervento che investono i diversi settori economici ignorano molto spesso il ruolo rilevante che ricopre il settore dei trasporti e in alcuni casi la mobilità è considerata ancora come un tema di politica sociale.

Per inquadrare la mobilità, come tema non più settoriale, ma di politica economica, è necessario fare riferimento al contesto globale di riferimento. A scala mondiale i forti cambiamenti nelle economie di sviluppo stanno posizionando sul piano geo-economico e geo-politico i diversi continenti:

- America del Nord. Area a forte valenza di innovazione e ricerca con produzione ad alto valore aggiunto e mercati ad alti consumi;
- Europa del Nord. Area di produzione a valore aggiunto e mercati di consumo;
- Area Euro asiatica data dai Paesi dell'Est-Emirati Arabi. Area con forte presenza di giacimenti di petrolio e metano;
- Continente africano. Area con i più grandi giacimenti minerari di materie prime;
- Far East. Area di produzione a basso costo del lavoro con forti surplus finanziari.

L'Italia si colloca nella nuova geografia dello sviluppo come area di produzione con strutture di PMI e area di consumi. Pertanto, considerata la dimensione delle imprese, si rende necessaria qualche riflessione per affrontare il tema dei trasporti quale tema di politica economica.

È sempre più evidente ormai la "frattura" tra le metodologie messe a punto fino ad oggi e i complessi temi economici che devono essere rappresentati.

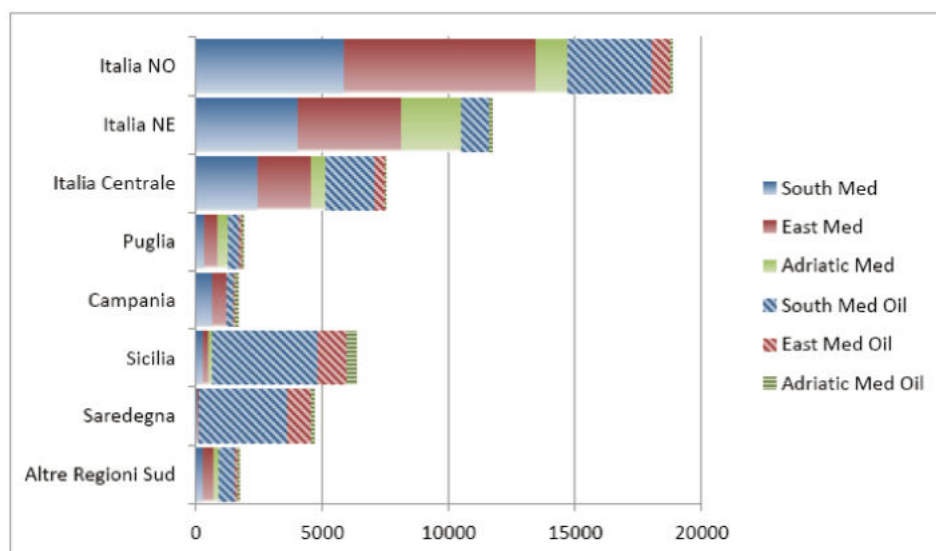
Le variabili che impattano fortemente sulla tenuta dei cicli economici che diventano sempre più brevi e sempre più interrelati tra loro sono:

- Popolazione
- Energia e consumi energetici: dal petrolio al gas naturale
- Finanza internazionale e flussi finanziari
- Ricerca e innovazione.

Occorre un nuovo modello concettuale e operativo per l'economia e la politica dei trasporti, partendo dalla prospettiva che il trasporto non è l'obiettivo finale ma diventa sempre più il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale attraverso due obiettivi di base:

- Finalismo economico dei trasporti, valorizzando gli effetti economici diretti e indotti. Dobbiamo essere in grado di trasformare 50 milioni di euro di diseconomie di sistema in vantaggi competitivi in termini di riduzione di tempi e costi.
- Accessibilità dei territori e connettività delle reti.

Il richiamo al finalismo economico dei trasporti e alle connettività di rete significa rafforzare i collegamenti con le valutazioni d'interdipendenza tra i diversi settori, facendo assumere all'economia dei trasporti, sia nelle scelte pubbliche, che per quelle d'indirizzo dei settori privati rilevanza di politica economica del Paese.



Gli scambi commerciali tra le Regioni d'Italia e l'area Mediterranea. Fonte: *Sistemi di Logistica*, Giordano Editore, 2016

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea *Honoris Causa* in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la rivista scientifica *Sistemi di Trasporto*. Ha coordinato i lavori del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica, anno 2005. Presidente del Comitato Scientifico del Piano della Logistica 2012-20. È coordinatore scientifico di diversi Master e Corsi di eccellenza in Trasporti e Logistica. Edita la rivista *Sistemi di Logistica* e *European Transport* dell'ISTIEE.

nea descritta nel PSNPL e la previsione delle futuribili autorità di sistema portuale porta a considerare le possibili azioni da avviare per assegnare il ruolo del porto di Palermo nel sistema complessivo regionale integrato alle politiche di governo nazionale al fine di una collocazione complessiva del Paese nella competizione tra i grandi attrattori di flussi nel bacino Mediterraneo.

La prima considerazione è che i porti restano una realtà principale nelle economie dei paesi. La seconda è che dallo sviluppo della logistica portuale integrata dipende in modo diretto quello dei paesi. La terza è che in una situazione di attenuamento delle tensioni geopolitiche che appaiono assolutamente esterne e distanti dai reali livelli di operabilità dei porti nonostante la «guerra di fatto» attuale.

In ultimo, è importante sottolineare che dagli studi sui dati statistici delle economie e delle finanze intrecciate con la logistica integrata a livello internazionale emerge che i valori indotti dalla prossimità sono in qualche modo ancora indipendenti da quelli di tipo monetario.

I risultati esposti nel presente lavoro sembrano delineare un'ipotesi intermedia tra chi sostiene che il nostro pianeta sia diventato una *Flat Earth* e la posizione opposta che sottolinea l'aumentato peso dei commerci con i paesi geograficamente più vicini («falling transport costs increase trade between neighbours»¹²). Sulla base dei dati italiani, la pur poderosa spinta operata dai paesi emergenti sul commercio internazionale non ha eliminato il fattore distanza nel suo complesso – inteso come somma dei costi di trasporto e delle altre barriere che esso rappresenta – ma non si è verificato neppure il contrario. Se gli altri fattori perdono rilevanza come ostacolo al commercio, allora tende ad aumentare quello di tipo prettamente monetario rappresentato dai noli e viceversa. La Terra, quindi, più che «piatta» può apparire «piccola», ma non così tanto da rendere il commercio internazionale indifferente a qualsiasi barriera.

Il che significa che le politiche dovranno tener conto sia delle esigenze di rendere più corto e piccolo il territorio della competizione globale ma che le strategie gestionali locali dovranno continuare a dirimere i problemi di coesione ed efficienza interna.

Palermo e le portualità regionali che speriamo possano entrare un giorno nell'unico sistema siciliano proposto dal governo nazionale, dovranno sapersi inserire in questo grande gioco delle reti lunghe e delle reti corte sia per rientrare «nel mondo» dei flussi sia per contribuire alla pacificazione delle tensioni geopolitiche del Mediterraneo e del Medio Oriente.

12 Cfr. Banca Mondiale, 2009, *Reshaping Economic Geography*, World Development Record, Washington D.C.; p. 182 [riferimento degli autori citati nel testo a p.27 e alle note bibliografiche a p. 55].



Fig. 14. Mappa delle Autorità di sistema portuale in Italia (Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL, 2015), fig. 55, p. 166

Bibliografia

- AA.VV. (2012), *Handbook. Background Project*, Gulotta, Palermo.
- Calthorpe P. (1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, New York.
- Cancila, O. (1995), «La Società di navigazione Tirrenia (Flotte Riunite Florio - Citra) 1932-1936», in: *Fra spazio e tempo. Studi in onore di L. De Rosa*, III, a cura di I. Zilli, Napoli, pp. 155-179.
- Columba G.M. (1906), *I porti della Sicilia*, Officina Poligrafica Italiana, Roma.
- Mack Smith, D. (1970), *Storia della Sicilia medievale e moderna*, Laterza, Roma-Bari.
- Romeo, R. (1973), *Risorgimento in Sicilia*, Laterza, Roma-Bari.
- Pastori, E., Tagliavia, M., Tosti, E., Zappa, S. (2014), «L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati», *Questioni di Economia e Finanza (Occasional papers)*, 223, Banca d'Italia – Eurosystem, Roma; disponibile online sul sito www.bancaditalia.it (accesso verificato al 20 febbraio 2018).
- M. Ignaccolo (2013), *Prospettive di sviluppo del Porto di Augusta*. Disponibile sul sito web: <http://www.cde.unict.it> (accesso verificato al 20 febbraio 2018).
- Regione Siciliana (2007), *Analisi del sistema trasportistico e territoriale regionale nello scenario nazionale ed euro-mediterraneo: contributi all'elaborazione del quadro strategico nazionale per la programmazione 2007/2013. Rapporto Finale*, Price Waterhouse & Coopers, Palermo.
- UNIDO (2002) *Industrial Development Report 2002-03*. Vienna: United Nations. Disponibile sul sito web: www.unido.org (accesso verificato al 20 febbraio 2018).

La posizione geo-economica dell'Italia

Gli indici degli analisti mondiali che misurano la competitività di alcuni settori economici come quello dei trasporti e della logistica ci danno in caduta per la nostra capacità competitiva, misurando la produttività complessiva di sistema in maniera aggregata.

Se disaggregiamo il dato delle esportazioni per numero di relazione che abbiamo con il "mondo" esterno e per valore degli scambi il risultato è che siamo al 12° posto nel mondo per numero di relazioni e per capacità di tenere le relazioni di scambio, ma retrocediamo al 22° posto per intensità e valore per i servizi di filiera.

I mutamenti strutturali nell'economia dei flussi sono determinati essenzialmente da:

- processi di internazionalizzazione dei mercati di approvvigionamento e di distribuzione con ridisegno delle localizzazioni produttive;
- reingegnerizzazione dei processi produttivi e logistici, in particolare delle grandi aziende manifatturiere e di distribuzione (*lean manufacturing & distribution*), processi che partono dalle esigenze dei clienti.

Il Paese nel suo complesso ha fin qui sottovalutato il ruolo strategico dei porti per l'economia e la mobilità dell'intero sistema economico. Le politiche in atto sono tutte orientate a una rivalutazione del sistema portuale italiano che passa anche attraverso una ricentralizzazione delle competenze dello Stato nel definire ruoli, compiti, funzioni e *governance* della rete Autorità portuali.

Il ruolo del Mediterraneo

Per anni abbiamo "giocato" sul vantaggio del nostro posizionamento geografico. I vantaggi per il posizionamento geografico rispetto al mercato degli scambi sono fortemente penalizzati a nord dalla catena delle Alpi e dalla debolezza del sistema economico infrastrutturale del Mezzogiorno. La macroarea del Mezzogiorno Mediterraneo è il solo modo per ricollocarsi rispetto alla geografia dei flussi dei prossimi 20 anni! Si continua a parlare dell'Italia come «Piattaforma logistica naturale nel mezzo del Mediterraneo». Il cambio di passo è in primo luogo culturale e si avrà quando il fronte portuale che va da Messina ad Augusta, sarà la banchina d'Europa rispetto al continente africano. Il bacino del Mediterraneo di fatto è un'infrastruttura naturale in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale a costo zero e ove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale.

Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di oltre 500 milioni di persone. Il litorale nordafricano e i Paesi asiatici del Mediterraneo Orientale (*in primis* Israele e Turchia) possono rappresentare il terzo importante pilastro del nostro interscambio commerciale via mare.

In questa logica il Nord Africa che doveva essere pensato come un'opportunità è diventato un pericolo per il fenomeno dell'immigrazione senza regole.

A partire dai primi anni '90 si assiste a un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- l'aumento dimensionale delle navi, che ha reso quella

trans-mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East anche se nuove rotte si stanno studiando per i collegamenti Nord America-Far East;

- la *performance* economica del Far East si gioca soprattutto sui Paesi emergenti del Nord Africa che ha determinato un incremento significativo dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo.

Lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo ha portato alla nascita di nuovi grandi *hub* di *transshipment* e alla realizzazione di interventi di ammodernamento/ampliamento su molti degli scali esistenti. In quest'area per ragioni geo-politiche si stanno determinando posizionamenti non solo economici ma anche strategici ai fini della sicurezza.

Ad oggi nel Mediterraneo sono presenti due principali tipologie di porti dedicati al traffico internazionale:

- porti di *transshipment*: scali di destinazione delle grandi navi portacontainer, dai quali il traffico defluisce verso altri porti con navi più piccole (navi *feeder*);
- porti *gateway*: collocati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione delle merci.

La ripresa dell'economia mondiale e la *performance* delle economie asiatiche continueranno a rappresentare i principali *driver* della domanda di servizi di trasporto marittimo nei prossimi anni.

La domanda di beni risulterà ulteriormente rafforzata dalla crescita economica dei Paesi del Nord Africa sotto il vincolo di una forte stabilità politica.

Per intercettare i flussi di traffico crescenti, è necessario dotarsi di infrastrutture adeguate che consentano agli *hub* di integrarsi nella filiera logistica del trasporto *door to door*.

Il trend dell'interscambio (import + export) tra i Paesi del Mediterraneo nell'ultimo decennio registra una crescita grosso modo costante per tutti i Paesi UE (a parte il crollo generalizzato del 2009).

Si considerano in particolare tre macro-regioni marittime di paesi extra-UE:

- South Med (Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto);
- East Med (Israele, Libano, Siria, Turchia);
- Adriatic Med (Albania, Bosnia, Croazia).

In termini assoluti l'Italia è il Paese che registra la crescita maggiore, passando dai 32,6 Mld € del 2001 ai 63,3 Mld € del 2010 (+ 94,2%), con un forte peso dei prodotti energetici, 27,38 Mld €. 43,3% di tutto l'interscambio Italia-Mediterraneo.

A fine 2013 l'interscambio è stato di 54,8 Mld €, che posiziona l'Italia al 3° posto dopo Stati Uniti e Germania.

Conclusioni

Alla luce delle analisi operate quale "agenda" dei lavori, possiamo consigliare al decisore politico alcune politiche prioritarie:

- Attuare una normativa più incisiva di regolazione e non di regolamentazione del settore con un assetto delle competenze e forte riorganizzazione della gestione dei servizi alle diverse scale territoriali.
- Realizzare una rete informatica e telematica connessa per il governo dei grandi *player* del mondo *web*.

Questo significa in primo luogo migliorare la cultura attraverso progetti di formazione e specializzazione non più generalisti. •

Messina baricentro mediterraneo

Ragioni storiche di una vocazione

Filippo Gorla
Ph.D.



La "falce" messinese
in una stampa antica

A causa della sua posizione strategica la città di Messina appare naturalmente chiamata a svolgere un ruolo di connessione non solo tra la parte occidentale e orientale del bacino mediterraneo, ma anche tra il Nord e il Sud dell'Europa.

Lo scopo di questa riflessione è evidenziare come sussistano precise ragioni storiche che indicano la costruzione del ponte sullo Stretto come un passo che rinnoverà la funzione strategica della città e darà compimento alla sua vocazione. Il ruolo svolto da Messina nella storia mediterranea, infatti, evidenzia un suo costante slancio alla promozione del dialogo e della mediazione e certamente il collegamento fra la Sicilia e l'estremità meridionale della Penisola italiana attraverso un'infrastruttura permanente ad alto livello tecnologico schiuderà nuovi orizzonti per tale ruolo, ponendo le premesse per una superiore unità mediterranea. La zona nella quale sorse la città di Messina si radicò nell'immaginario collettivo delle genti mediterranee fin dall'età tardo-micenea, non a caso lo Stretto è descritto nell'*Odissea* come dimora dei terrificanti mostri marini Scilla e Cariddi.

Abbandonando l'ambito del mito per approdare a quello della storia, secondo la testimonianza di Tucidide una prima colonia greca nella zona dello Stretto – che assunse il nome siculo di Zancle, ovvero "falce", data la conformazione della lingua costiera di terra in cui era posta – venne fondata nel 757 a.C. da coloni calcidesi, tuttavia le dinamiche della fondazione appaiono assai più complesse e suggeriscono (anche sul piano toponomastico) il verificarsi di una mescolanza fra genti greche e popolazioni locali, presenti fin dall'Età del Bronzo, primo esito di quella vocazione al contatto tra popoli diversi che Messina ha dispiegato nei secoli successivi¹.

Per quanto lontana dalla Grecia, la colonia subì ampie ricadute dalle vicissitudini che travagliavano l'Egeo. Dopo la battaglia di Lade (494 a.C.) genti di Samo e di Mileto, scacciate dall'Impero persiano che mal tollerava la loro presenza sulle coste dell'Asia minore, giunsero in Sicilia su invito degli abitanti di Zancle e in seguito presero il potere nella città². A cavallo tra il V e il IV secolo a.C. la colonia si alleò a Siracusa nella lotta contro l'imperialismo cartaginese che minacciava la Sicilia, desiderata dai puni per la sua fertilità e per la posizione che poteva garantire il controllo del Mediterraneo, venendo distrutta nel 396 a.C., poi ricadde sotto il controllo siracusano fino al 288 a.C., quando vi si insediarono i mercenari mamertini, di stirpe sabellica³. Nella loro lotta contro Siracusa questi chiamarono in aiuto la Repubblica romana, una mossa che mise a repentaglio gli interessi mediterranei di Cartagine. Dalla tensione tra le due grandi repubbliche nacque la Prima guerra punica che, nonostante le gesta siciliane del brillante condottiero cartaginese Amilcare Barca, si concluse nel 241 a.C. con la vittoria romana e l'ottenimento per Zancle – ormai entrata nella sfera d'influenza dell'Urbe e ribattezzata dai romani Messana – dello *status* di *civitas libera et foederata*, ovvero città libera e alleata, formalmente indipendente da Roma.

Quando, nel 227 a.C., la Repubblica romana trasformò la Sicilia nella sua prima provincia, grazie alla sua posizione strategica Messana continuò a essere protagonista della vita politica ed economica del Mediterraneo. Lo dimostrano i numerosi avvenimenti che interessarono la città nel prosieguo dell'età repubblicana: venne infatti coinvolta nelle rivolte servili del I secolo a.C., vide la disfatta della flotta cesariana da parte di Pompeo nel 49 a.C., divenne una base d'operazioni di Sesto Pompeo nella sua lotta prima contro Cesare e poi contro Ottaviano e, ottenuto lo *status* di municipio, continuò a svolgere un importante ruolo commerciale durante l'età imperiale. Secondo la tradizione, nel I secolo d.C., nella sua peregrinazione che lo rese vero apostolo delle genti mediterranee, san Paolo approdò alla città e vi predicò il Vangelo.

Dopo la divisione dell'Impero romano in due realtà politiche e amministrative, Messina ricadde sotto l'autorità dell'Impero d'Oriente, ma conservò il diritto di essere governata dai propri magistrati *stratigoti*⁴. Nel V secolo d.C. divenne sede vescovile soggetta al Patriarcato di Costantinopoli e in seguito passò di mano in mano durante la guerra greco-gotica scatenata dall'imperatore Giustiniano. Nell'843 venne conquistata dagli arabi dopo una fiera resistenza e visse un periodo di decadenza venendo subordinata alle piazze commerciali del Nord Africa. Il suo patriziato invocò l'intervento delle potenze cristiane e nel 1061 la città venne conquistata dal «Gran Conte» Ruggero d'Altavilla, prima tappa nella conquista normanna della Sicilia⁵.

Il dominio normanno fu per Messina vettore di sviluppo demografico e crescita economica, anche grazie ai numerosi privilegi che Messina ottenne dai re di Sicilia in riconoscimento del determinante ruolo strategico del suo porto, centro di un autentico sistema portuale mediterraneo, come evidenziato da Elisa Vermiglio nel 2016 nella sua ricostruzione delle dinamiche vissute dalla città dello Stretto durante l'età medievale⁶. Tra l'XI e il XII secolo – nella proposta di lettura avanzata da Maria Amalia Mastelloni⁷ – la città divenne laboratorio

di una convivenza culturale tra normanni, bizantini e arabi e dunque fu scenario della tentata costruzione di una civiltà mediterranea unitaria.

Il ruolo di Messina quale luogo di mediazione tra le più diverse culture proseguì anche durante la traumatica, ma culturalmente intensa stagione delle Crociate. Nel 1189 il re inglese Riccardo Cuor di Leone, in viaggio per la Terra Santa per la III Crociata, occupò la città per rappresaglia in seguito ad alcune questioni dinastiche che lo opponevano al re di Sicilia Guglielmo II⁸.

Nel XIII secolo, invece, Messina ricadde sotto il controllo svevo e per concessione dell'imperatore Federico II, lo *stupor mundi*, i Cavalieri teutonici costruirono nella città un loro Gran priorato che includeva un ospedale e diverse chiese, ottenendo una base sicura per le loro operazioni in Palestina. Passata sotto il dominio angioino, Messina visse le pesanti ricadute della Rivolta dei Vespri siciliani del 1282 e in seguito divenne dominio aragonese. Sotto gli Aragonesi, la città svolse la funzione di autentico *hub* mediterraneo, ospitando colonie di mercanti pisani, veneziani e genovesi, una numerosa comunità ebraica e minoranze toscane, marchigiane, liguri, marsigliesi e catalane⁹. Nell'ottobre 1347 alcune navi genovesi provenienti da Caffa, sul mar Nero, portarono la peste nella città dando inizio alla grande epidemia del 1348 che fu scenario del *Decameron*¹⁰.

Fu durante l'età moderna che Messina svolse in modo più forte il proprio ruolo di centro facilitatore del contatto tra popoli e culture. Dopo la caduta dell'Impero bizantino, come altre città del meridione d'Italia ospitò infatti intellettuali bizantini profughi (fra i tanti è il caso di ricordare almeno Costantino Lascaris, maestro del Bembo e considerato il migliore grecista della sua epoca), mentre nel XVI secolo il dilagare della pirateria barbaresca la vide tra le basi di partenza della spedizione di Carlo V contro Tunisi del 1535 e, unitamente a Malta, baluardo contro l'espansionismo ottomano. Negli stessi anni il porto franco di Messina divenne il più importante terminale mediterraneo del commercio serico e dunque rappresentò una finestra aperta sul mondo medio ed estremo orientale attraverso il suo collegamento alla leggendaria Via della seta. Nel 1548 Ignazio de Loyola fondò nella città il primo collegio gesuita, prototipo delle istituzioni formative dell'Ordine e nucleo attorno al quale si costituì il *Messanense studium generale*, ovvero l'Università di Messina¹¹. Nel 1571, al comando di don Giovanni d'Austria, dal porto della città partì la flotta cristiana che vinse la battaglia di Lepanto, segnando un'importante battuta d'arresto nel dilagare dell'Impero Ottomano verso Occidente. La città ebbe in effetti un ruolo fondamentale nella campagnanavalecristiana del 1570-1571: fornì alla flotta alleata un nutrito contributo in navi e uomini e accolse nei propri ospedali i feriti della battaglia, tra cui anche Miguel de Cervantes Saavedra, ricoverato nel Grande Ospedale per diversi mesi¹².

Nella prima metà del Seicento la città raggiunse l'apice della propria importanza: era annoverata tra i più importanti poli commerciali d'Europa, intratteneva rigogliosi contatti culturali con Roma, costituiva un baluardo della sicurezza mediterranea ed era legata alla Lega anseatica, l'unione commerciale di città tedesche gravitanti sul Mar Baltico e sul Mare del Nord, che considerava Messina con interesse grazie al suo porto franco e al grande volume di merci che vi transitava.

Nel 1674 nella città esplose una violenta rivolta anti-spagnola che ottenne l'appoggio del re di Francia Luigi XIV¹³. Nel 1678 la stipula della Pace di Nimega comportò tuttavia il ritorno della città sotto il controllo spagnolo e segnò l'inizio di una fase di decadenza: la città venne privata di tutti i suoi privilegi venendo dichiarata «morta civilmente», in seguito fu colpita da una nuova epidemia di peste nel 1743 e da ricorrenti carestie tra gli anni Quaranta e Sessanta del XVIII secolo, subendo anche un devastante terremoto il 5 febbraio 1783.

Gli echi della Rivoluzione francese giunsero anche a Messina e la città, come il resto del Meridione, venne interessato dalle campagne militari che portarono all'instaurazione dell'effimera Repubblica partenopea e alla fuga della corte borbonica in Sicilia¹⁴. In seguito al ritorno francese a Napoli, nel 1806, Messina costituì il fulcro della difesa borbonica e dopo il 1815 il suo porto catalizzò gli interessi commerciali delle potenze vincitrici di Napoleone, soprattutto della Gran Bretagna. Nell'età della Restaurazione la Carboneria fu presente anche nella città; a Messina si ebbe fra l'altro la comparsa di diversi giornali di argomento letterario, scientifico e artistico che nel complesso

Note

1. Sulle fasi più antiche della storia di Messina cfr. S. Greco, *Messina primitiva. Dalle origini alla Prima guerra punica*, Messina, EDAS, 1986.
2. Sui rapporti tra Zancle e le genti italiche cfr. B. GENTILI – A. PINZONE, *Messina e Reggio nell'antichità. Storia, società, cultura*, atti del Convegno della S.I.S.A.C., Messina-Reggio Calabria 24-26 maggio 1999, Messina, Di.Sc.A.M., 2002.
3. Sulla vicenda dei mamertini restano sempre interessanti, benché datate, le riflessioni presenti in R. GIACOMAZZI, *Considerazioni sopra la storia dei mamertini*, Messina, D'Amico, 1935.
4. Sulle magistrature messinesi cfr. C. E. TAVILLA, *Per la storia delle istituzioni municipali a Messina tra Medioevo ed età moderna*, Messina, Società messinese di storia patria, 1983.
5. Sul ruolo politico, economico e sociale del patriato messinese cfr. C. SALVO, *Giurati, feudatari, mercanti. L'élite urbana a Messina tra Medioevo ed età moderna*, Napoli, Bibliopolis, 1995.
6. Cfr. E. VERMIGLIO, *Il porto. Città dello Stretto: dinamiche socio-economiche di un sistema portuale mediterraneo (secoli XI-XV)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016.
7. M. A. MASTELLONI, *Messina nei secoli XI e XII. Correnti formali romaniche, bizantine e arabe*, Atti del Convegno "La città crocevia di incontri in ambito arabo-islamico e mediterraneo". Fonti storiche, letterarie, viaggi, memorie, Palermo, 31 ottobre – 3 novembre 2007, in «Alifbà. Studi arabo-islamici e mediterranei», XXI, 2007, pp. 155-190.
8. Sulle dinamiche della storia messinese nell'età dei comuni e delle Crociate cfr., anche se datato, P. PIERI, *La storia di Messina nello sviluppo della sua vita comunale*, Messina, D'Anna, 1939.
9. Sulla storia economico-sociale di Messina nel passaggio tra XIII e XIV secolo cfr. E. PISPISA, *Messina nel Trecento. Politica economia società*, Messina, Intilla, 1980.
10. Sull'epidemia di peste del 1348 cfr. C. MIRTO, *Il Regno dell'isola di Sicilia e delle isole adiacenti dalla sua nascita alla peste del 1347-1348*, Messina, EDAS, 1986.
11. Sulla presenza gesuita a Messina cfr. S. CATALIOTTO, *I Gesuiti a Messina. Storia urbanistica, architettonica e monumentale dal 1548 al 2010*, Messina, Di Nicolò, 2011.
12. Sul contributo messinese alla campagna navale di Lepanto cfr. il contributo, risalente al 1892, di Giuseppe Arenaprimo, recentemente ristampato e ora reperibile come G. ARENAPRIMO, *La Sicilia nella battaglia di Lepanto*, a cura di V. CARUSO, Messina, EDAS, 2011.
13. Sulla rivolta anti-spagnola cfr. A. DE CAPUA, *I rami della rivoluzione. Aspetti della rivolta anti-spagnola nella Messina del Seicento (1674-1678)*, Benevento, Il Chiostro, 2009; L. A. RIBOT GARCÍA, *La rivolta anti-spagnola di Messina. Cause e antecedenti (1591-1674)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011.
14. Sulle ricadute messinesi della Rivoluzione del 1789 cfr. M. NOTARSTEFANO, *Messina durante la Rivoluzione francese*, Messina, D'Amico, 1929, che pare essere stato l'unico contributo mai dedicato a questo aspetto della storia messinese.
15. Sul rapporto tra stampa periodica e pensiero liberale nel contesto culturale messinese cfr. G. CER-



U N I V E R S I T À E C A M P U S

La scelta perfetta.

5 FACOLTÀ
22 CORSI DI LAUREA ONLINE
10 SEDI IN ITALIA

Novedrate (Como), Torino, Padova
Firenze, Cagliari, Roma, Napoli, Bari
Reggio Calabria, Palermo



Chi sceglie eCampus, sceglie un modo di studiare ben preciso:

- Lezioni online per studiare quando e dove vuoi
- Tutor personale sempre disponibile per chiarire dubbi e incertezze
- Programmazione personalizzata dell'intero percorso di studi
- Rapporto diretto con i docenti per arricchire l'esperienza di studio
- Full immersion di approfondimento pre-esame in presenza
- Possibilità di corsi intensivi settimanali di riepilogo per ogni materia d'esame
- Esami in presenza nelle sedi universitarie
- Accesso libero a tutti i corsi di laurea, senza test di ammissione
- Segreteria online operativa 24 ore su 24

Se vuoi questo dall'Università, eCampus è la scelta perfetta.

GIURISPRUDENZA Corsi triennali Servizi giuridici per l'impresa, Scienze politiche e sociali **Corso magistrale a ciclo unico** Giurisprudenza **INGEGNERIA** Corsi triennali Ingegneria gestionale, Ingegneria energetica, Ingegneria civile e ambientale, Ingegneria informatica e dell'automazione **Corsi magistrali** Ingegneria meccanica, Ingegneria termomeccanica, Ingegneria gestionale, Ingegneria civile, Ingegneria informatica e dell'automazione **ECONOMIA** Corsi triennali Economia e commercio, Psicoeconomia, Scienze bancarie e assicurative **Corso magistrale** Scienze dell'economia **PSICOLOGIA** Corsi triennali Scienze e tecniche psicologiche, Scienze dell'educazione e della formazione, Scienze della comunicazione, Scienze delle attività motorie e sportive **Corsi magistrali** Psicologia, Scienze pedagogiche **LETTERE** Corsi triennali Letteratura, musica e spettacolo, Lingue e letterature straniere, Design e discipline della moda **Corsi magistrali** Filologia moderna, Lingue e letterature moderne e traduzione interculturale

Per informazioni
Numero verde 800 410 300
www.uniecampus.it



eCAMPUS
UNIVERSITÀ

- RITO (a cura di), *I periodici di Messina. Bibliografia e storia*, Milano, Feltrinelli, 1961; A. SAITTA, *La stampa periodica a Messina. Dalle origini ai nostri giorni*, Messina, La Sicilia, 1968.
- 16 Sul ruolo di Messina nel Risorgimento cfr. L. TOMEUCCI, *Messina nel Risorgimento. Contributo agli studi sull'Unità d'Italia*, Milano, Giuffrè, 1963.
- 17 Sui fatti politico-militari del 1861 cfr. R. BATTAGLIA – L. CAMINITI – M. D'ANGELO (a cura di), *Messina 1860 e dintorni. Uomini, idee e società tra Risorgimento e Unità*, Firenze, Le Lettere, 2011.
- 18 Sulla storia di Messina nell'età contemporanea cfr. G. BARBERA CARDILLO, *Messina dall'Unità all'alba del Novecento. Economia e società*, Genève, Librairie Droz – Napoli, Arte tipografica, 1981.
- 19 Sul terremoto del 1908 cfr. F. MERCADANTE (a cura di), *Il terremoto di Messina. Corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1962; F. RICCOBONO, *Il terremoto dei terremoti. Messina 1908*, Messina, EDAS, 2007; A. G. NOTO, *Messina 1908. I disastri e la percezione del terrore nell'evento terremoto*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008.
- 20 Sull'opera di ricostruzione dopo il terremoto del 1908 cfr. E. IANNELLI, *Messina 1908-2008, un terremoto infinito. Storia di una città tornata alla vita, ma rimasta incompiuta*, Palermo, Kalos, 2008; P. SAITTA, *Quota zero. Messina dopo il terremoto: la ricostruzione infinita*, Roma, Donzelli, 2013.
- 21 Sul ruolo della città e del suo porto nella Grande Guerra cfr. V. CARUSO (a cura di), *Messina nella Prima guerra mondiale*, Messina, EDAS-FBP, 2008.
- 2 Sugli aspetti strategici connessi a Messina durante la Seconda guerra mondiale cfr. A. DONATO, *Messina obiettivo strategico. Organizzazione difensiva ed eventi bellici (1940-1943)*, Messina, EDAS, 2009. Sempre sulla storia della città durante il secondo conflitto mondiale, anche se su aspetti non di carattere strategico, cfr. anche G. SALEMI (a cura di), *Messina intorno al D-Day. Dall'apogeo fascista alla Repubblica*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 1988.
- 23 Cfr. N. CALARCO – P. ORTECA, *Lo Stretto di Messina e gli scenari geostrategici del Terzo millennio. Il Mediterraneo ridiventa fulcro della politica internazionale e la Sicilia torna al centro del Mediterraneo: una riflessione sul ponte*, Messina, EDAS, 2010. Su questi aspetti cfr. anche J. GAMBINO, *Un ponte per lo sviluppo. Lo Stretto di Messina nuovo centro del Mediterraneo*, Bologna, Patron, 2004.
- 24 Cfr. G. VERMIGLIO, *Autostrade del mare. Sicilia, piattaforma logistica del Mediterraneo: studi e ricerche*, Messina, SGB, 2009.
- 25 Cfr. G. DUBY (a cura di), *Gli ideali del Mediterraneo. Storia, filosofia e letteratura nella cultura europea*, Messina, Mesogea, 2000.
- 26 Per una breve ricognizione sulle problematiche di ordine politico poste dal ponte cfr., tra gli altri, O. PIERONNI, *Tra Scilla e Cariddi. Il ponte sullo Stretto di Messina: ambiente e società sostenibile nel Mezzogiorno*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2000; E. FANARA (a cura di), *Le grandi opere infrastrutturali, il territorio e lo sviluppo sostenibile. Il ponte sullo Stretto di Messina*, atti del Convegno, Santa Tecla Palace, Acireale, 25-29 agosto 2003, Messina, Officina grafica Villa san Giovanni, 2004; A. CAMMAROTA – M. MEO (a cura di), *Governance e sviluppo locale. Quali ponti per l'area dello Stretto*, Milano, Franco Angeli, 2007. Per un inquadramento storico dei vari progetti susseguiti nel tempo per l'attraverso dello Stretto con un'infrastruttura stabile cfr. invece A. ANGELINI, *Il mitico ponte sullo Stretto di Messina. Da Lucio Cecilio Metello ai giorni nostri: la storia, la cultura, l'ambiente*, Milano, Franco Angeli, 2011.

esprimevano un pensiero di carattere decisamente liberale¹⁵. La città aderì ai moti costituzionali che attraversarono il Regno delle Due Sicilie fra il 1820 e il 1821, mentre i moti popolari anti-borbonici esplosi il 1° settembre 1847 nella zona del Duomo e la successiva difesa contro le truppe del generale napoletano Filangeri costituirono di fatto il primo episodio del Risorgimento italiano¹⁶.

Nel 1861 Messina fu l'ultimo caposaldo borbonico a cadere in Sicilia¹⁷. Nell'età contemporanea, Messina continuò a svolgere la propria vocazione di chiave del Mediterraneo¹⁸. Il 28 dicembre 1908 la città venne colpita da un terribile terremoto che uccise circa 70.000 persone e distrusse il 90% degli edifici¹⁹. I soccorsi giunsero tempestivi sia dal Governo nazionale, sia da numerosi Paesi esteri, attivando una catena di solidarietà che consentì alla città di gestire l'emergenza e di porre le premesse per la propria ricostruzione, che avvenne a partire dal 1911²⁰. Durante la Grande Guerra, ad esempio, il suo porto fu centrale nel dispositivo di controllo navale predisposto dalle potenze dell'Intesa, arrivando ad accogliere unità navali dell'Impero giapponese²¹, e anche nella Seconda guerra mondiale la città rappresentò un imprescindibile obiettivo strategico per gli Alleati²². Nello scenario della Guerra Fredda il Mediterraneo, "ventre molle" della NATO, rimase fondamentale, ma Messina non ebbe più un ruolo militare di rilievo, superata da Napoli quale sede del comando della Sesta Flotta statunitense; tuttavia nel 1955 svolse ancora un'importante funzione politica europea e mediterranea ospitando la conferenza preparatoria per la costituzione dell'Euratom e della Cee che ebbe luogo con il Trattato di Roma del 1957.

All'aprirsi del Terzo millennio, Messina è ancora un punto focale degli scenari geostrategici: la stagione delle «Primavere arabe» e l'instabilità da esse derivata ha reso di nuovo il Mediterraneo fulcro della politica internazionale e ha riportato metaforicamente e di fatto la Sicilia «al centro del Mediterraneo», come evidenziato in una riflessione del 2010 da Nino Calarco e Piero Orteca²³.

È legittimo chiedersi quale impatto possa avere un'infrastruttura come il ponte sullo Stretto sulla presente fase storico-politica. La vocazione mediatrice di Messina, della quale nel mio intervento ho ricostruito alcuni episodi storici, può fornire una risposta a tale interrogativo, anzi essere l'ideale fondamento da cui il ponte svilupperà la sua campata. Si tratta in realtà di una risposta duplice perché afferente tanto all'ambito economico, quanto a quello culturale.

Sotto il profilo economico, il collegamento stabile rappresentato dal ponte sullo Stretto potrà costituire uno straordinario volano per lo sviluppo dei flussi commerciali nel Mediterraneo, rinforzando il ruolo della Sicilia quale principale «piattaforma logistica» di un'autentica «autostrada del mare», riprendendo la suggestiva immagine di Giuseppe Vermiglio²⁴.

Sotto il profilo culturale, invece, il ponte potrà contribuire alla circolazione di quegli «ideali del Mediterraneo» che sono stati identificati dall'*equipe* di ricerca coordinata dallo storico francese Georges Duby²⁵; ideali che hanno configurato nel tempo un autentico «modo mediterraneo» di intendere il rapporto con l'altro e dei quali è rimasta impronta nella storia, nella filosofia e nella letteratura dei Paesi europei che affacciano sul grande mare.

Certamente la costruzione del ponte sullo Stretto è destinata a porre innumerevoli sfide di ordine tecnico e politico, eppure essa lascia intravedere una ricca messe di ricadute positive – peraltro già sperimentata da altri Stati che si sono dotati di infrastrutture simili, mi riferisco ad esempio al Ponte di Øresund che unisce Danimarca e Svezia – che la fanno apparire decisamente desiderabile²⁶. Essa rappresenta un'impresa ardua alla quale si deve porre mano con determinata sollecitudine e serietà d'intenti, un progetto nel cui compimento l'Italia potrebbe e dovrebbe trovare la solidale collaborazione degli altri Paesi europei, così che il ponte possa essere non soltanto una meraviglia della tecnica, ma anche uno straordinario monumento a quella civiltà comune europea della quale il Mediterraneo è da sempre uno dei poli più importanti. •



Copyright JP-Photography, da Wikipedia

Riferimenti bibliografici

ANGELINI A., *Il mitico ponte sullo Stretto di Messina. Da Lucio Cecilio Metello ai giorni nostri: la storia, la cultura, l'ambiente*, Milano, Franco Angeli, 2011.

ARENAPRIMO G., *La Sicilia nella battaglia di Lepanto*, a cura di V. CARUSO, Messina, EDAS, 2011.

BARBERA CARDILLO G., *Messina dall'Unità all'alba del Novecento. Economia e società*, Geneve, Librairie Droz – Napoli, Arte tipografica, 1981.

BATTAGLIA R. – CAMINITIL. – D'ANGELO M. (a cura di), *Messina 1860 e dintorni. Uomini, idee e società tra Risorgimento e Unità*, Firenze, Le Lettere, 2011.

CALARCO N. – ORTECA P., *Lo Stretto di Messina e gli scenari geostrategici del Terzo millennio. Il Mediterraneo ridiventa fulcro della politica internazionale e la Sicilia torna al centro del Mediterraneo: una riflessione sul ponte*, Messina, EDAS, 2010.

CAMMAROTA A. – MEO M. (a cura di), *Governance e sviluppo locale. Quali ponti per l'area dello Stretto*, Milano, Franco Angeli, 2007.

CARUSO V. (a cura di), *Messina nella Prima guerra mondiale*, Messina, EDAS-FBP, 2008.

CATALIOTO S., *I Gesuiti a Messina. Storia urbanistica, architettonica e monumentale dal 1548 al 2010*, Messina, Di Nicolò, 2011.

CERRITO G. (a cura di), *I periodici di Messina. Bibliografia e storia*, Milano, Feltrinelli, 1961.

DE CAPUA A., *I rami della rivoluzione. Aspetti della rivolta anti-spagnola nella Messina del Seicento (1674-1678)*, Benevento, Il Chiosso, 2009.

DONATO A., *Messina obiettivo strategico. Organizzazione difensiva ed eventi bellici (1940-1943)*, Messina, EDAS, 2009.

DUBY G. (a cura di), *Gli ideali del Mediterraneo. Storia, filosofia e letteratura nella cultura europea*, Messina, Mesogea, 2000.

FANARA E. (a cura di), *Le grandi opere infrastrutturali, il territorio e lo sviluppo sostenibile. Il ponte sullo Stretto di Messina*, atti del Convegno, Santa Tecla Palace, Acireale, 25-29 agosto 2003, Messina, Officina grafica Villa San Giovanni, 2004.

GAMBINO J., *Un ponte per lo sviluppo. Lo Stretto di Messina nuovo centro del Mediterraneo*, Bologna, Patron, 2004.

GENTILI B. – PINZONE A., *Messina e Reggio nell'antichità. Storia, società, cultura*, atti del Convegno della S.I.S.A.C., Messina-Reggio Calabria 24-26 maggio 1999, Messina, Di.Sc.A.M., 2002.

GIACOMAZZI R., *Considerazioni sopra la storia dei mamertini*, Messina, D'Amico, 1935.

GRECO S., *Messina primitiva. Dalle origini alla Prima guerra punica*, Messina, EDAS, 1986.

IANNELLI E., *Messina 1908-2008, un terremoto infinito. Storia di una città tornata alla vita, ma rimasta incompiuta*, Palermo, Kalos, 2008.

MASTELLONI M. A., *Messina nei secoli XI e XII. Correnti formali romaniche, bizantine e arabe*, Atti del Convegno "La città crocevia di incontri in ambito arabo- islamico e mediterraneo". Fonti storiche, letterarie, viaggi, memorie, Palermo, 31 ottobre – 3 novembre 2007, in «Alifbâ. Studi arabo-islamici e mediterranei», XXI, 2007, pp.155-190.

MERCADANTE F. (a cura di), *Il terremoto di Messina. Corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1962.

MIRTO C., *Il Regno dell'isola di Sicilia e delle isole adiacenti dalla sua nascita alla peste del 1347-1348*, Messina, EDAS, 1986.

NOTARSTEFANO M., *Messina durante la Rivoluzione francese*, Messina, D'Amico, 1929.

NOTO A. G., *Messina 1908. I disastri e la percezione del terrore nell'evento terremoto*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2008.

PIERI P., *La storia di Messina nello sviluppo della sua vita comunale*, Messina, D'Anna, 1939.

PIERONI O., *Tra Scilla e Cariddi. Il ponte sullo Stretto di Messina: ambiente e società sostenibile nel Mezzogiorno*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2000.

PISPISA E., *Messina nel Trecento. Politica economia società*, Messina, Intilla, 1980.

RIBOT GARCÍA L. A., *La rivolta anti-spagnola di Messina. Cause e antecedenti (1591-1674)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011.

RICCOBONO F., *Il terremoto dei terremoti. Messina 1908*, Messina, EDAS, 2007.

SAITTA A., *La stampa periodica a Messina. Dalle origini ai nostri giorni*, Messina, La Sicilia, 1968.

SAITTA P., *Quota zero. Messina dopo il terremoto: la ricostruzione infinita*, Roma, Donzelli, 2013.

SALEMI G. (a cura di), *Messina intorno al D-Day. Dall'apogeo fascista alla Repubblica*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 1988.

SALVO C., *Giurati, feudatari, mercanti. L'élite urbana a Messina tra Medioevo ed età moderna*, Napoli, Bibliopolis, 1995.

TAVILLA C. E., *Per la storia delle istituzioni municipali a Messina tra Medioevo ed età moderna*, Messina, Società messinese di storia patria, 1983.

TOMEUCCI L., *Messina nel Risorgimento. Contributo agli studi sull'Unità d'Italia*, Milano, Giuffrè, 1963.

VERMIGLIO E., *Il porto. Città dello Stretto: dinamiche socio-economiche di un sistema portuale mediterraneo (secoli XI-XV)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016.

VERMIGLIO G., *Autostrade del mare. Sicilia, piattaforma logistica del Mediterraneo: studi e ricerche*, Messina, SGB, 2009.



nicoVelo

S
P
A

PREFABBRICAZIONE DAL 1943



Capannoni industriali, artigianali, commerciali ed agricoli.
Coperture piane, a doppia pendenza ed a shed.
Cisterne cilindriche e quadrangolari per vino, acqua ed impianti di depurazione.



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



Sede e Uffici:

Via Roma, 46 - 35014 Fontaniva (PD) - Tel. 049 594 20 11 - Fax 049 594 15 55
www.nicovelo.it - info@veloprefabbricati.com

